Die zulässige Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge nach der Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937

(Nach dem Stand vor dem 7. Mai 1939).

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Irmingard Gräfin von Tauffkirchen
aus zu Guttenburg auf Ybm

Approbiert am 12. November 1938

Gedruckt
im Tageblatt-Haus Coburg
1939

1940 №43

Referent: Univ.-Prof. Dr. Köhler

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen lieben Eltern

Inhaltsverzeichnis.

Seite:

I. Einleitung — Geschichtliches 11

II. Die gesetzlichen Grundlagen nach der Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937, Problemstellung 13

III. Vom § 25 Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. 5. 34 zu der Grundregel des § 1 Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937 . . . 15

IV. Die Grundregel des § 1 Straßenverkehrsordnung ein selbständiger strafrechtlicher Tatbestand 18

Eine Untersuchung der Norm des § 1 Straßenverkehrsordnung, gestützt auf die zu § 25 Reichsstraßenverkehrsordnung ergangenen Ausführungen

A: in der Theorie 18

B: von Seiten der Praxis 23

V. § 1 Straßenverkehrsordnung der Tatbestand einer Generalklausel . . 27

VI. § 1 Straßenverkehrsordnung ein Mischtatbestand 31

A: Das Erfolgsprinzip verankert in § 1 Halbsatz 2 Straßenverkehrsordnung 31

B: Das Gefährdungsprinzip verankert in § 1 Halbsatz 1 Straßenverkehrsordnung 34

VII. § 9 Straßenverkehrsordnung die Sonderregel über die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten 43

A: Erläuterung des Tatbestandes, des § 9 Straßenverkehrsordnung 43

B: Die zu § 9 Straßenverkehrsordnung vorliegende Rechtssprechung 44

Literaturverzeichnis.

Alving: Das Straßenverkehrsrecht nach dem 1. Oktober 1934. RdK 34, 290.

— Einige Notizen zur Ausführungsanweisung vom 29. September 1934. RdK 34, 311.

— Die Verkehrsunfallstatistik und ihre Auswirkungen für die Verkehrsgemeinschaft von Gesetz, Gericht und Polizei. RdK 37, 44.

Axhausen-Seidel: Reichsstraßenverkehrsordnung 1934.

Beling: Die Lehre vom Tatbestand. Tübingen 1930.

— Grundzüge des Strafrechts. Tübingen 1930.

Bollacher: Der Gefährdungsgedanke in der neuen Straßenverkehrsordnung. DAR 38, Sp. 76.

Braun: Die Ausführungsanweisung zu § 25 RStrVO im polizeipraktischen Blickfeld. DAR 35, 99.

Burkhardt: Die Ausführungsanweisung zur Reichsstraßenverkehrsordnung und ihr Verhältnis zu § 25 RStrVO.

Cremer: Zur Auslegung des § 25 Reichsstraßenverkehrsordnung und der Ausführungsanweisung. DJZ 36, 559.

— Wann liegt ein Verstoß gegen § 25 RStrVO und die Ausführungsanweisung vor? VAE 36, 309.

Däubler: § 25 RStrVO enthält eine selbständige Strafnorm. — Strafbare Verstöße gegen die Ausführungsanweisung zu § 25 RStrVO sind Erfolgsdelikte. DJ 1935, 957.

Ebenroth: Wer ist schuld? in RdK 35, 255.

— SOS. Ein Jahr Reichsstraßenverkehrsordnung. RdK 36, 151.

Floegel: Zur Anwendung der Reichsstraßenverkehrsordnung in der Praxis. DJZ 36, 145.

Floegel: Straßenverkehrsrecht, Kurz-Kommentar, 3. Auflage 1934, 4. Auflage 1936, 5. Auflage 1938.

Frank: Kommentar zum Strafgesetzbuch, 18. Aufl.

Freisler: Nationalsozialistisches Strafrecht. DJ 34, 471.

— Richter, Recht und Gesetz. DJ 34, 1333.

— Recht, Richter und Gesetz. DJ 33, 694.

Gelberr: Gefährdungstatbestände, Erfolgstatbestände, Verursachung und Schuld im Straßenverkehrsrecht. DJ 38, 300.

Greiff: Das Gefährdungsprinzip im künftigen Strafrecht. VR 36, Gruppe 4a, Bl. 16.

Grewe: Generalklauseln und neues Recht, Deutsches Volkstum 1934, S. 146.

Gülde: Zur Einführung der Reichsstraßenverkehrsordnung. RdK 34, 178.

— Grundsätzliches zur Reichsstraßenverkehrsordnung. RdK 34, 291.

— Grundsätzliches zur Reichsstraßenverkehrsordnung. DJZ 34, 1255.

— Auf dem Wege zu einem nationalsozialistischen Straßenverkehrsrecht. JW 35, 1464.

Gülde: Vom Erfolgsgedanken im neuen Straßenverkehrsrecht. DAR 35, Sp. 41.
— Der Erfolgsgedanke in der Ausführungsanweisung zum § 25 RStrVO. JW 35, 2702.
— Polizei und Erfolgsgedanke in VR 36, Gruppe 4a, Bl. 13.
— Das Reichsgericht zur Streitfrage über die Ausführungsanweisung zu § 25 RStrVO in VAE 36, S. 306.
— Die neuen Vorschriften über den Straßenverkehr. JW 37, 3129.
— Straßenverkehrsordnung, Kommentar, 1. Auflage 1934, 2. Auflage 1938.
Gürtner: Das kommende deutsche Strafrecht. 1934.
Hedemann: Die Flucht in die Generalklausel. Tübingen 1933.
Huber: Neue Grundbegriffe des hoheitlichen Rechts. Berlin 1935.
Innerlohner: Die Ausführungsanweisung zur Reichsstraßenverkehrsordnung und ihr Verhältnis zu § 25 RStrVO. JW 35, 2700.
— Das neue Straßenverkehrsrecht. DAR 37, Sp. 353.
Julier: Schädigung, Behinderung und Belästigung in der Reichsstraßenverkehrsordnung. DAR 35, 131.
Keller: Generalklauseln im Strafrecht? Dissertation Frankfurt am Main, 1935.
Koffka: Die Reichsstraßenverkehrsordnung. DJ 34, 1308.
Köhler: Deutsches Strafrecht, Allgemeiner Teil, 1917.
Krug: Das neue Straßenverkehrsrecht. DJ 37, 1877.
Lange: Generalklauseln und neues Recht. JW 1933, 2858.
Lechner: Kraftfahrzeuggesetzgebung, 3. Auflage 1935, 4. Auflage 1937.
Liszt: Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 18. Aufl.
Maaß: § 25 RStrVO als Strafnorm. DAR 35, 45.
Mayer: Der allgemeine Teil des deutschen Strafrechts, 2. Auflage, Heidelberg 1920.
Müller: Die neue Reichsstraßenverkehrsordnung. DAR 34, Sp. 82.
— Die Ausführungsanweisung zur Reichsstraßenverkehrsordnung. JW 34, 2882.
— Nochmals: Die Ausführungsanweisung zu § 25 RStrVO. DAR 35, 149.
— Rechtliche Bedeutung der Ausführungsanweisung zu § 25 RStrVO. DAR 35, 113.
— Drei Jahre nationalsozialistische Straßenverkehrsregelung. JW 36, 417.
— Anmerkung zu dem Urteil des OLG München vom 10. Mai 35. JW 36, 59.
— Das neue Straßenverkehrsrecht. VAE 37, 493.
— Straßenverkehrsrecht, 10. Aufl. 1935, Kommentar, 11. Aufl. 1937, 12. Aufl. 1938.
Münzel: Anregungen im Kraftfahrrecht. DAR 37, Sp. 195.
Pfeifer: Das Gefährdungsproblem im § 1 der neuen Straßenverkehrsordnung vom 13. November 37. VR 38, Gruppe IVa, Bl. 75.
Rehkopp: Generalklauseln im Verwaltungsrecht. Deutsche Verwaltung 1937, 118.
Runge: Erfolg oder Gefährdung als Prinzip des Verkehrsstrafrechts. VR 36, Gruppe 4a, Bl. 1.
Schifferer: Das Recht auf der Straße. RdK 34, 314.
— Ein Jahr Reichsstraßenverkehrsordnung. RdK 35, 314, 344.
— Rechtscharakter der Ausführungsanweisung zum § 25 RStrVO. RdK 35, 195.

Schifferer: Strafbefugnisse und Zwangsmittel der motorisierten Straßenpolizei. DAR 35, 33.

— Erfolgsgedanke und Gefährdungsprinzip im § 25 RStrVO. VR Bd. 14, S. 371.

— Die Straßenverkehrsordnung, Kommentar, 1. Auflage 1934, 2. Auflage 1935, 3. Auflage 1937, 4. Auflage 1938.

Steimle: Generalklauseln im Verwaltungsrecht. Reichsverwaltungsblatt 35, 288.

Trendel: Das öffentliche Interesse an Kraftfahrzeugübertretungen. DAR 1935, 1.

Trendel-Innerlohner: Deutsches Straßenverkehrsrecht, Kommentar 1934.

Unruh von: Zur Auslegung der Ausführungsanweisung zum § 25 RStrVO. (Eine Lösung der bisherigen Schwierigkeiten?) In VAE 36, S. 103.

— Der Verkehr auf der Straße und die Gestaltung des Reichsrechts. VAE 37, 437.

Vahlen: Straßenverkehrsrecht, Kommentar von Schorr, v. Unruh, Galle 1938.

Volkmann: Die Reichsstraßenverkehrsordnung. DAR 34, Sp. 129.

— Die Ausführungsanweisung zur Reichsstraßenverkehrsordnung. DAR 35, 4.

— Die ersten Ergebnisse der Rechtssprechung. DAR 35, 58.

— Die rechtliche Stellung der Ausführungsanweisung zu § 25 RStrVO. DAR 35, 116.

Werneburg: Fragen zur Anwendung des § 25 RStrVO. RdK 36, 155.

Zapf: Die Auslegung des § 25 RStrVO. JW 34, 2900.

Abkürzungen

AA	=	Ausführungsanweisung zur Reichsstraßenverkehrsordnung vom 29. Sept. 1934
AV	=	Allgemeine Verfügung
Ak. f. d. R.	=	Akademie für deutsches Recht
DAPol.	=	Dienstanweisung für Polizeibeamte vom 17. Dez. 1937
DAR	=	Deutsches Autorecht
DJ	=	Deutsche Justitz
DJZ	=	Deutsche Juristenzeitung
DRZ	=	Deutsche Richterzeitung
DVerw.	=	Deutsche Verwaltung
HRR.	=	Höchstrichterliche Rechtssprechung
JW	=	Juristische Wochenschrift
KG	=	Kammergericht
KVO	=	Kraftfahrzeugverordnung vom 10. Mai 1932
LZ	=	Leipziger Zeitschrift
Ob.LG (bayer.)	=	Oberstes Landesgericht
OLG	=	Oberlandesgericht
OVG	=	Preußisches Oberverwaltungsgericht
RdK	=	Recht des Kraftfahrers
RG	=	Reichsgericht
RGBl.	=	Reichsgesetzblatt
RGSt.	=	Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
RGZ	=	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RStrVO	=	Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934.
RVKBl.	=	Reichsverkehrsblatt
RVM	=	Reichsverkehrsminister
StGB	=	Strafgesetzbuch
StVO	=	Straßenverkehrsordnung vom 13. 11. 37
VAE	=	Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen
VR	=	Verkehrsrechtliche Rundschau
VüKVerk.	=	Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr
ZStaW	=	Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft

I. Einleitung – Geschichtliches.

Als zu Beginn des vorigen Jahrhunderts in England die ersten Dampfwagen vor den staunenden Blicken der Menschen vorüberfuhren, mußte vor all diesen „pferdelosen Wagen" ein Mann mit einer roten Fahne einherschreiten, um jedermann rechtzeitig auf das Herannahen eines solchen Ungeheuers aufmerksam zu machen. Erst im Jahre 1895 hob man dieses Gesetz wieder auf! Blättert man in der Geschichte „Das Tempo alter Zeiten" zurück, so findet man Zahlen als Rekordgeschwindigkeiten, die heute von uns belächelt werden. Bezeichnete der Daimlerfahrer Salzer um die Jahrhundertwende eine Geschwindigkeit von 100 Stkm als ein „unüberwindbares Maximum", so wissen wir heute, daß durch unsere stetig fortschreitende Fahrzeugtechnik mit ihren hochentwickelten Verbrennungsmotoren, verbesserte Straßenlage, wirksame Bremsorgane, störungstechnisch günstigere Formen die bis jetzt erzielten Geschwindigkeiten noch lange nicht das erreichbare Höchstmaß darstellen.

Je mehr aber der Kraftverkehr in Deutschland zunahm und den nichtmotorisierten Verkehr verdrängte, um so unliebsamer machte sich bemerkbar, daß der motorisierte Verkehr unselbständig geregelt, den Vorschriften des nichtmotorisierten Verkehrs unterworfen war. Stand anfangs die öffentliche Meinung der „Autoraserei" überwiegend feindselig gegenüber, so kann heute der Motor aus dem wirtschaftlichen Leben nicht mehr fortgedacht werden. Aus dem Luxusfahrzeug von einst ist das nüchterne Verkehrsmittel von heute geworden. Millionen von Droschken, von Lastkraftwagen, von Omnibussen stehen den Menschen und ihren Bedürfnissen zur Verfügung. Die geniale Erfindung des Verbrennungsmotors und die sich daran anschließende beispiellose Entwicklung des Verkehrs forderte dann auch eine völlige Umgestaltung und großzügige Reglementierung des Lebens auf der Straße.

Seiner Vorgeschichte entsprechend ist das Straßenverkehrsrecht aus einer Sammlung von Regeln entstanden, deren Befolgung sich erfahrungsgemäß als notwendig oder zweckmäßig erwiesen hatte. Solche Bestimmungen finden sich schon in den städtischen Straßenordnungen des Mittelalters. Einzelne Rechtsätze für den Verkehr über Land gab es auch schon längst. Die Umwälzung des Straßenverkehrs durch das Kraftfahrzeug, das die Grenzen der Städte und Länder schnell überschritt, verlangte eine einheitliche reichsrecht-

liche Regelung. Eine solche fehlte bis in die jüngste Zeit. Zwar waren Ansätze dazu vorhanden, wie das Gesetz über den Kraftfahrzeugverkehr vom 3. Mai 1909 (Reichsgesetzblatt S. 437), dies ermöglichte aber nur Ausführungsverordnungen über den Kraftverkehr selbst.

Die Regelung des übrigen nichtmotorisierten Verkehrs lag jedoch in den Händen der einzelnen Länder. Dieser Zustand wurde schon sehr bald als mangelhaft und störend empfunden. Jede Regierung eines solchen Landes, jede höhere Verwaltungsbehörde und die Ortspolizeibehörden erließen auf diesem Gebiete Gesetze und Verordnungen in großer Zahl. Dies aber schaffte einen Zustand, der für jeden Straßenbenutzer, der die Gebiete mehrerer Regierungsbezirke, Provinzen oder Länder durchqueren mußte, die ständige Gefahr der Straffälligkeit infolge begreiflicher Unkenntnis der gerade am betreffenden Ort geltenden Bestimmungen mit sich brachte. Dazu kam, daß die Einstellung gegenüber dem Kraftfahrzeug keineswegs eine freundliche war. Endlich 1923 wurde ein erster Versuch zur Vereinheitlichung der geltenden Bestimmungen über den Straßenverkehr gewagt, aber da man die Selbständigkeit der einzelnen Landesregierungen zu verletzen fürchtete, scheiterte auch dieses Beginnen. Man schuf lediglich eine Musterordnung, die man den Regierungen der Länder zur Einführung in eigene Zuständigkeit zukommen ließ. Das Gesetz zur Abänderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Juli 1932 (Reichsgesetzblatt I, S. 743) beschränkte sich darauf, der Reichsregierung den Erlaß von Anordnungen über den allgemeinen Fahrverkehr, „soweit dies in Rücksicht auf den Kraftfahrzeugverkehr erforderlich ist", zu überantworten (§ 6, Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes in der Fassung des Art. VI des Gesetzes vom 21. Juli 23). Erst durch das Ermächtigungsgesetz vom 24. März 1933 (RGBl. 1933, S. 141) und das Gesetz zum Neuaufbau des Reiches vom 30. Januar 1934 (RGBl. 1,75) wurde es möglich, dem Reichsverkehrsminister in Verbindung mit Art. I des Gesetzes zur Aenderung der Kraftfahrzeugverordnung vom 13. Dezember 1933, Reichsgesetzblatt 1, S. 1058, die Aufgabe der Vereinheitlichung und reichsrechtlichen Regelung des Straßenverkehrs zu übertragen und damit endlich den unzulänglichen Zuständen ein Ende zu bereiten. Schon am 28. Mai 1934 war die neugeschaffene Reichsstraßenverkehrsordnung fertiggestellt (Reichsgesetzblatt I, S. 457). Ihr folgte am 29. September 1934 noch die Ausführungsanweisung (AA) (RGBl. I, S. 896). Dies war der Wendepunkt in der Entwicklung der rechtlichen Regelung des Straßenverkehrs innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches. Nach Jahrzehnten ärgster Zersplitterung, während deren sich der motorisierte Verkehr immer mehr die Vorherrschaft auf der Straße erobert hatte, wurde eine einheitliche, den modernen Forderungen des Straßenverkehrs gerecht werdende Ordnung

der Straße geschaffen! Die Verantwortlichkeit für die einheitliche und gleichmäßige Ausrichtung und Lenkung des deutschen Verkehrswesens lag beim Reichsverkehrsminister (§ 1 des Gesetzes vom 27. Februar 1934, RGBl. I, S. 130). Weil aber die Disziplin der Verkehrsteilnehmer mit den außergewöhnlichen Fortschritten der Entwicklung des motorisierten Straßenverkehrs nicht Schritt hielt, sah sich der Reichsverkehrsminister schon im Jahre 1936 veranlaßt, für eine gewisse Zeit außerordentliche Maßnahmen zu treffen. Er übertrug vom 1. Okt. 1936 ab für zwei Jahre dem Reichsführer der SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern einen Teil seiner Befugnisse, nämlich die gesamte Anwendung der Reichsstraßenverkehrsordnung, „soweit dies zur Hebung der Verkehrssicherheit durch strenge Regelung und Ueberwachung des Verkehrs auf der Straße erforderlich erschien" (Erlaß v. 1. Okt. 1936: RVerkBl. B 1936, 309). In dieser Zeit unterzog man die einzelnen Bestimmungen der Reichsstraßenverkehrsordnung genauester Prüfung auf ihre Zweckmäßigkeit in der Praxis. Dies führte schließlich zu einer Neufassung der Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 34, die heute in der Gestalt der Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937 als die modernste Ordnung der Straße vor uns liegt; sie ist bereits am 1. Januar 1938 in kraft getreten. Wir werden uns in Bezug auf das gestellte Thema noch eingehend mit ihr zu befassen haben.

II. Die gesetzlichen Grundlagen nach der Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937 – Problemstellung.

Soll diese Arbeit in folgendem einen Ueberblick über die gesamte reichsrechtliche Regelung der für Kraftfahrzeuge zulässigen Geschwindigkeiten nach geltendem Verkehrsrecht geben, so muß zuerst auf die hierzu einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, wie sie die Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937 aufweist, näher eingegangen werden. In dem Abschnitt: ‚Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr' enthält die Grundregel des § 1 die allgemeine Richtlinie für die Abwicklung des Straßenverkehrs nach moderner, vom Gemeinschaftsgedanken getragener Rechtsauffassung:

> „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann; er muß ferner sein Verhalten so einrichten, daß kein Anderer geschädigt oder mehr, als nach den

Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird."

§ 9 dieser Verordnung gibt die für die zulässige Fahrgeschwindigkeit insbesondere aufgestellten Sondervorschriften wieder:

„Die Fahrgeschwindigkeit hat der Fahrzeugführer so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten und daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann. Das gilt besonders an unübersichtlichen Stellen und Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe. Wer in eine Hauptstraße einbiegt oder diese überqueren will, hat mäßige Geschwindigkeit einzuhalten.

Wenn an Haltestellen von Schienenfahrzeugen die Fahrgäste auf der Fahrbahn ein- und aussteigen, darf nur in mäßiger Geschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeigefahren werden, daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden; nötigenfalls hat der Fahrzeugführer anzuhalten."

Ein Verstoß in vorsätzlicher oder fahrlässiger Weise gegen eine dieser oben angeführten Bestimmungen erfährt strafrechtliche Ahndung nach § 49 StVO.

„Wer Vorschriften dieser Verordnung oder zu ihrer Ausführung erlassenen Anweisungen zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu 150 RM. oder mit Haft bestraft."

Die Strafvorschrift des § 49 der StrVO geht als Sondervorschrift dem § 360 StGB, Ziff. 10, vor. Daneben bleiben unabhängig oder an Stelle einer Bestrafung nach § 49 StVO die verkehrserzieherischen Maßnahmen auf Grund des § 6 StVO, sowie die auf landesrechtlicher Grundlage zur Beseitigung von Regelwidrigkeiten immer zulässigen polizeilichen Maßnahmen anderer Art bestehen.

Aufgabe dieser Arbeit ist es nun, die angeführten gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937 auf ihren Inhalt zu untersuchen, die Zweckmäßigkeit einer solchen Regelung zu prüfen und schließlich die dem Verkehrsteilnehmer durch sie auferlegten Verpflichtungen zu erkennen. Erst dann können wir ein Urteil fällen, ob die Maßnahmen der neuen „Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr" auf dem Gebiete der

zulässigen Fahrgeschwindigkeiten für Kraftfahrzeuge geeignet sind, das im Vorwort der StVO angeführte, vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel der „Motorisierung" und gleichzeitig der vordringlichen Herstellung einer echten Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer im Interesse einer nachhaltigen Besserung der Verkehrsdisziplin auf der Straße zu verwirklichen.

III. Vom § 25 Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934 zu der Grundregel des § 1 Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937.

Die Grundregel des § 1 der Straßenverkehrsordnung vom 13. Nov. 37 ist der aus der Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934 übernommene § 25 „über das Verhalten im Verkehr" in seiner Erweiterung durch den ersten Halbsatz der neuen StVO.

§ 25: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar hindert oder belästigt" wurde damals als die „magna carta" [1]) des neuen deutschen Verkehrsrechts bezeichnet. Mit dieser Norm sollte dem Verkehrsteilnehmer ein leicht verständlicher, praktischer Weg gewiesen werden, der ihn in jeder nur denkbaren Lage im Straßenverkehr „Richtlinie" für ein verantwortungsbewußtes Handeln sein sollte. Dies gab der Generalklausel des § 25 RStrVO ihre grundlegende Bedeutung. Der Führer hatte befohlen: „Motorisierung". Um diese gewaltige Aufgabe erfüllen zu können, mußte auf dem Gebiete des Verkehrsrechts ein mit den veralteten Ansichten aufräumender neuer Weg eingeschlagen und eine Reglementierung des gesamten Straßenverkehrs geschaffen werden, der nicht mehr der Vorwurf verkehrsfeindlicher, individualistischer und fortschritthemmender Einstellung gemacht werden konnte. Die bisherige Regelung hatte ihre derzeitige Gestaltung dadurch erhalten, daß man jedem neuauftauchenden, noch „unerfaßten" Problem der Technik oder des Verkehrs durch eine neue Bestimmung Rechnung trug. Eine große Zahl Einzelvorschriften war die Folge, ohne daß man dadurch alle bei der Vielfältigkeit der Lebensverhältnisse im vollen Umfang erdenklichen Fälle erfaßt hatte [2]). Mit der Schaffung der Generalklausel des § 25 RStrVO aber wurde bahnbrechend der Zustand ängstlicher zahlloser Reglementierung des Ver-

[1]) Volkmann: DAR 34, 130.
[2]) Müller: in DAR 34, 82 und ähnlich Gülde: in RdK 34, 178.

kehrsteilnehmers, mühsamer polizeilicher Kleinarbeit beseitigt. Grundgedanke der neuen Rechtsgestaltung war die Abkehr von individualistischen Gedankengängen und das Abstellen auf den Gedanken der Verkehrsgemeinschaft; er war das völlig Neue, das von Grund auf Umwälzende[3]). Die maßgebenden Gesichtspunkte lauteten jetzt: Die Verkehrsgemeinschaft wird gebildet von allen irgendwie am Verkehr beteiligten Personen, die die gleichen Verkehrspflichten haben. Die Verkehrszucht wird in erster Linie erreicht durch Selbstzucht der einzelnen Glieder dieser Gemeinschaft[4]). Das Vorrecht unvernünftigen Verhaltens einzelner entfiel damit[5]). Der Leitsatz für die ganze Neugestaltung der Straßenverkehrsordnung im Sinne nationalsozialistischer Rechts- und Lebensauffassung wurde eine starke Betonung der jedem Verkehrsteilnehmer obliegenden Verantwortung gegenüber der Verkehrsgemeinschaft[6]). Da nach der Grundregel nicht die Verkehrs w i r t s c h a f t als solche, gleichgültig ob sie belanglos oder den Verkehr gefährdete, bestraft wurde, sondern erst die Verkehrswidrigkeit, die einen schädigenden Erfolg zur Folge hatte, war eine außerordentlich großzügige Behandlung der Verkehrsdelikte eingeführt worden und dies in einer Zeit, in der der Verkehr die größte Erweiterung seit jeher und eine völlige Aenderung seiner Struktur erfuhr[7]). Der ideale Standpunkt, von der Verkehrsgemeinschaft Selbstverantwortung und Selbstdisziplin zu verlangen und ihr Freiheit in einem weitgespannten Rahmen zu geben, war in seiner Kühnheit durchaus bewußter Fortschritt. Die Realität des deutschen Straßenverkehrs aber hat schon sehr bald dazu genötigt, diesen Standpunkt wieder aufzugeben. Die Kasuistik tauchte in der vom 29. S e p t e m b e r 1934 (RGBl. I, S. 869) d e r R e i c h s s t r a ß e n v e r k e h r s o r d n u n g a n g e f ü g t e n A u s f ü h r u n g s a n w e i s u n g (A A) wieder auf, und darin lag der ä u ß e r e Widerspruch des deutschen Verkehrsrechts[8]). Durch den der Allgemeinheit eingeprägten Satz des § 25 RStrVO, in dem sich die Kenntnisse mancher deutscher Kraftfahrer und der meisten übrigen Verkehrsbenutzer erschöpften, ist im großen Teil der Verkehrsgemeinschaft der Glaube erweckt worden, jeder könne sich so bewegen, wie er es für richtig halte, und damit hätte er seine Pflicht erfüllt[9]). Gleichfalls sind im weiteren Verlaufe der Entstehung der einschlägigen Bestimmungen Bedenken laut geworden, ob diese auf den Erfolgsgedanken abgestellte Grundregel des § 25 ausreichen würde, um einmal der Polizei

[3]) Müller: in JW 34, 2883.
[4]) Pfeifer: in VR 38, Gruppe IV a, Bl. 75.
[5]) Vgl. RG v. 9. 4. 37: VAE 37, S. 350; KG v. 25. 2. 37: VAE 37, S. 254; Dresden, 15. 11. 35; VAE 37, S. 350; München, 21. 4. 37, VAE 37, S. 421.
[6]) Müller: in JW 34, 2883.
[7]) Krug: in DJ 37, 1877.
[8]) Alving: in RdK 37, 46.
[9]) Alving, a. a. O.

ein brauchbares Instrument zur Durchführung ihrer Aufgaben in die Hand zu geben und zum andern zu verhindern, daß die noch keineswegs in allen Fragen der Verkehrsdisziplin einheitlich geschulte Meinung der Verkehrtreibenden schließlich zu einer unvermeidbaren Unordnung auf der Straße führt, da die subjektive Einstellung des einzelnen Verkehrsteilnehmers zu der Frage der Vermeidbarkeit einer Belästigung oder Behinderung in jedem Einzelfall zu einer anderen Beurteilung führen kann [10]).

Bezeichnend für die Richtigkeit dieser Befürchtungen war der vom RVM am 23. X. 35 im Reichsverkehrsblatt B, S. 163 ergangene Erlaß, in dem es u. a. hieß:

„In letzter Zeit haben die Nachrichten über die Zahl der Straßenverkehrsunfälle die Oeffentlichkeit und die Behörden beunruhigt. Der Schaden an Gesundheit und Leben der Volksgenossen und der Verlust an Volksvermögen durch Unfälle im Straßenverkehr ist ernst und schwer . . ."

Der Wille des Gesetzgebers und seine großzügige und ideale Zielsetzung, wie er im Vorwort und § 25 RStrVO zum Ausdruck gekommen war, verdiente grundsätzliche und weitgehende Bejahung. Die Grundlage des Kampfes gegen den Verkehrsunfall aber muß eine Verkehrsordnung bieten, die einen schnellen Erfolg der notwendigen Erziehungsarbeit gewährleistet, die Reichsstraßenverkehrsordnung hatte in ihrer bisherigen Gestalt diesen Anforderungen nicht genügt. Die Verkehrserziehung durch das Gesetz setzte zu spät ein [11]). „Sicherung des Lebens bei verstärkter Motorisierung", also größte Freiheit für den Verkehr bei höchstmöglicher Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer wurde das Leitmotiv der neuen Straßenverkehrsordnung [12]), das seinen Ausdruck in dem der Grundregel des § 25 RStrVO hinzugefügten ersten Halbsatz des § 1 der neuen StrVO fand: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann."

---

10) Schifferer: in VR 35, S. 372.
11) Alving: in RdK 37, 46.
12) Vgl. Vahl: Kommentar, S. 34.

IV. Die Grundregel des § 1 Straßenverkehrsordnung ein selbständiger strafrechtlicher Tatbestand.

Eine Untersuchung der Norm des § 1 Straßenverkehrsordnung, gestützt auf die zu § 25 Reichsstraßenverkehrsordnung ergangenen Ausführungen.

A: In der Theorie.

Im Rahmen der folgenden kritischen Betrachtung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zur Frage der zulässigen Geschwindigkeiten für Kraftfahrzeuge nach der neuen Straßenverkehrsordnung werden wir uns zuerst der Grundregel des § 1 StVO zuwenden. Es handelt sich hierbei um die Beantwortung der im Anschluß an den seinerzeit um § 25 RStrVO tobenden Streit heute erneut aufgeworfenen wichtigen Frage: „Stellt die Grundregel des § 1 einen selbständigen strafrechtlichen Tatbestand dar oder wollte der Gesetzgeber in ihr nur eine allgemeine Sorgfaltsregel erblickt wissen?" Nach den Regeln der Gesetzesinterpretation müssen wir dabei berücksichtigen, daß der zweite Halbsatz des § 1 nichts anderes ist als der ehemalige § 25 der alten RStrVO.: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt," so, daß die Literatur zu dieser gesetzlichen Bestimmung und die dazu ergangene Rechtssprechung bei unserer Betrachtung herangezogen werden muß.

Soweit es die Rechtssprechung betrifft, wurde die eingangs gestellte Frage bei § 25 RStrVO bereits entschieden. Durch die Urteile vom 16. Mai 36 in 69, 208 und 24. März 36 in 70, 177 hatte das Reichsgericht, nachdem ähnliche Entscheidungen der Oberlandesgerichte Dresden, München, Hamburg u. a.[13]) vorausgegangen waren, sich eindeutig auf den Standpunkt gestellt, daß der § 25 einen weitgefaßten strafrechtlichen Tatbestand schafft: „§ 25 will nicht nur eine allgemeine Sorgfaltsregel aufstellen, sondern die Innehaltung

[13]) OLG Dresden (1. Sen.) 29. 3. 35 in DAR 35, 104; OLG Hamburg 11. 3. 35 in JW 35, 2304; OLG Kiel 11. 4. 35 RdK 35, 323; OLG Naumburg 5. 6. 35 in RdK 36, 62; KG 30. 11. 34 in JW 35, 962 und 22. 1. 35 in JW 35, 963; so auch OLG Dresden (1. Sen.) 3. 4. 35 in DAR 35, 108; OLG München 12. 4. 35 in DAR 35, 106; OLG München 5. 4. 35 in DAR 35, 55; bayer. OLG 18. 1. und 18. 2. 35 in RdK 35, 191.

der notwendigen Verkehrsdisziplin durch alle Verkehrsteilnehmer und damit die Verkehrssicherheit gewährleisten. Die gegenteilige Ansicht würde das Ziel der Vereinheitlichung gefährden, das die Reichstraßenverkehrsordnung verfolgt." (Vgl. im Anschluß daran Erlaß des RVM vom 14. Juni 1935 im Reichsverk.Bl. 35 Ausgabe B S 1.)

Dagegen wurden in der Literatur verschiedene Auffassungen vertreten. Kaum war seinerzeit am 28. Mai 1934 die neugeschaffene Reichsstraßenverkehrsordnung verkündet worden, schon erschienen in Fachzeitschriften und Presse die ersten Kommentierungen, wobei überall der Norm des § 25 größtes Interesse entgegengebracht wurde. § 25 wurde der Mittelpunkt lebhaftester Diskussion. War es auf der einen Seite das gänzlich Neue, sozusagen den Grundpfeiler für die Regelung des deutschen Straßenverkehrs in einem einzigen Tatbestand von der Art einer Generalklausel verankert zu sehen, was zu vielfacher Verurteilung aus wissenschaftlicher Feder Anlaß gab, so war es auf der anderen Seite die Praxis, die der großzügigen, fortschrittlichen Einstellung der neuen Verkehrsregelung teils begeisterte Aufnahme zollte, teils sich mit erschrockenen Warnrufen ihr feindlich entgegenstellte. Dies die beiden wesentlichen Gesichtspunkte, die den vielfachen kritischen Untersuchungen der Norm des § 25 RStrVO ihre Prägung verliehen. Hören wir die einzelnen Meinungen:

Sehr nachdrücklich hatte sich seinerzeit Gülde gegen die Anerkennung der Selbständigkeit der Norm des § 25 RStrVO ausgesprochen. In seinen vielfachen Ausführungen[14]) betonte er, daß man es mit § 25 wohl lediglich als einer bloßen, vom Gesetzgeber zweckentsprechend aufgestellten allgemeinen Sorgfaltsregel zu tun haben könne. Er begründete dies im einzelnen wie folgt: „. . . Die Frage, ob § 25 für sich allein eine selbständige Strafnorm darstellt, ist zu verneinen. Dazu ist § 25 viel zu unbestimmt. Zur selbständigen Strafnorm gehört es, daß klar gesagt wird, was zu tun und zu unterlassen ist"[15]). Und an anderer Stelle lesen wir: „Außerdem muß eine selbständige Strafnorm einen festumrissenen Tatbestand enthalten und erkennen lassen, was im einzelnen Fall zu tun oder zu unterlassen ist. § 25 schreibt den im Verkehrsinteresse erforderlichen Erfolg vor, sieht aber grundsätzlich davon ab, auch anzugeben, wie dieser Erfolg zu erreichen ist. Die Wahl des richtigen Weges bleibt dem Verkehrsteilnehmer freigestellt." Daraus folgerte Gülde: „§ 25 ist also nur eine Sorgfaltsregel, aber keine

---

[14]) Gülde: Auf dem Wege zu einem nationalsozialistischen Straßenverkehrsrecht, JW 35, 1464. — Gülde: Grundsätzliches zur Reichsstraßenverkehrsordnung, DJZ 34, 1255. — Gülde: Kommentar, S. 189.

[15]) Gülde: JW 35, 1465.

Strafnorm, deren Verletzung allein den Verkehrsteilnehmer strafffällig macht. Nur wenn der Verkehrsteilnehmer unter Mißachtung der ihm durch § 25 vorgeschriebenen Sorgfalt einer anderen konkreten Strafnorm zuwiderhandelt, gewinnt auch § 25 strafrechtliche Bedeutung“ [16]). Und endlich in seinem Kommentar: „§ 25 als selbständige Strafnorm aufgefaßt, wäre eine Kautschuknorm, von der eine schwere Gefährdung der Rechtssicherheit und damit der Verkehrssicherheit ausgehen müßte . . .“ [17]). Dies die von Gülde gegen § 25 RStrVO gemachten Einwendungen. Seinen Vorwurf, daß besagter wichtiger § 25 keine selbständige strafrechtliche Norm sein könne, da er nur den vom Gesetzgeber verpönten Erfolg, nämlich die Schädigung, Behinderung oder Belästigung anderer Verkehrsteilnehmer aufzeige, ohne näher auszuführen, wie dies im einzelnen zu vermeiden sei, muß folgendes entgegengehalten werden.

Eine Strafvorschrift verlangt dem Inhalt nach 1. die Erklärung der Rechtswidrigkeit eines bestimmten menschlichen Verhaltens, also eine Norm (Frank, Komm. z. StrG, einleitende Best. I, S. 1), da strafbar nur das sein kann, was rechtswidrig ist;

2. die Erklärung, daß Zuwiderhandlungen gegen die Norm mit einer bestimmten Strafe belegt werden, also eine Strafdrohung, die sich auf diese Norm bezieht (Lpz.Komm. II 1 und I 3 zu § 2 StGB; Beling, Grundzüge des Strafrechts § 3 II, S. 6). Bezieht man dies auf § 25 RStrVO, so ergibt sich, daß § 25, der von jedem Verkehrsteilnehmer verlangt, sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt, durch ein Gebot ein bestimmtes menschliches Verhalten, nämlich schädigendes, belästigendes, behinderndes Verhalten im Verkehr für rechtswidrig erklärt, als Gebotsnorm anzusprechen war. Diese Gebotsnorm aber stand unter der sich nach ihrem Wortlaut und Inhalt auf § 25 beziehenden Strafdrohung des § 36 RStrVO, der ohne Ausnahme für die Zuwiderhandlung gegen alle Vorschriften der Reichsstraßenverkehrsordnung zur Anwendung gebracht wurde. Es ist also mit Maas [18]) festzustellen, daß § 25 inhaltlich den Anforderungen einer Strafnorm vollauf entsprach.

Wenn Gülde weiterhin hervorhob, daß § 25 als strafrechtlicher Tatbestand gewertet „Kautschukartigkeit, von der eine schwere Gefährdung der Rechtssicherheit und damit der Verkehrssicherheit ausgehen müßte“ [19]), vorzuwerfen sei, so kann er diese „Kautschukartigkeit“ wohl nur darin gesehen haben, daß § 25 RStrVO

---

[16]) Gülde: in DJZ 34, 1255.
[17]) Gülde: Kommentar S. 189.
[18]) Maas in § 25 RStrVO. als Strafnorm in DAR 35, 45.
[19]) Gülde: Kommentar S. 189.

die tatbestanderfüllende Tätigkeit nicht näher bezeichnet[20]). Das Fehlen einer besonderen Tätigkeitsbeschreibung ist jedoch unerheblich, da neben gesetzlichen Tatbeständen, die das Mittel zur Tatbegehung festlegen (sog. Tatbestände mit gesetzlich geschlossenen Mitteln; Beling, a. a. O. § 16 II S. 23), auch Tatbestände möglich und gesetzlich anerkannt sind, die das Mittel zur Tatbegehung vollkommen offen und jede menschliche Tätigkeit als Tatbestandshandlung gelten lassen, die den zur Tatbestandserfüllung gehörigen Erfolg herbeiführen kann[21]). Dies widerlegt die ersten, von Gülde gegen die Behandlung des § 25 als strafrechtliche Norm gemachten Einwendungen. Es muß abschließend festgestellt werden, daß § 25 RStrVO dem Inhalt nach voll und ganz den Erfordernissen einer Strafvorschrift entsprach und deshalb in Verbindung mit § 36 RStrVO als selbständiger Strafbestand zu werten war.

Aehnlich der Güldischen Auffassung hatte sich auch Schiffe-rer energisch gegen die Handhabung des § 25 RStrVO als selbständigen strafrechtlichen Tatbestandes gewandt. Seine Stellungnahme zu jener heißumstrittenen Frage wurde durch folgenden Ausspruch bestens gekennzeichnet: „. . . Die Grundregel des § 25 RStrVO ist juristisch betrachtet nicht als selbständige Strafnorm auch wohl kaum als Generalklausel (siehe weiter unten), sondern vielmehr als Grundsatz und Vorspruch zu betrachten[22]). Die Begründung dieser Argumentation fand sich in knappen Worten in seinem Kommentar. Es hieß dort: „§ 25 stellt keine Strafnorm dar, dazu ist er zu unbestimmt[23]); dies war auch die Ansicht von Axhausen-Seidel S. 72 und Lechner, Kommentar, 7. Aufl. Anm. 4 zu § 25. Diesem Vorwurf Schifferers, der sich auf die weitläufige Fassung des § 25 beziehen sollte und letzterem aus diesem Grunde die Natur einer strafrechtlichen Norm absprach, muß folgendes entgegengehalten werden. Untersucht man den Tatbestand des § 25 RStrVO: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten . . .", so ist festzustellen, daß § 25:

1. klar das Subjekt bezeichnet, nämlich jeden Verkehrsteilnehmer, an welchen sich sein Gebot richtet,
2. das Objekt, nämlich einen bestimmten anderen vom Subjekt verschiedenen Menschen, auf welchen sich das Gebot bezieht und endlich
3. die vom Subjekt in Beziehung auf das Objekt geforderte Tätigkeit, nämlich nichtschädigendes, nichtbelästigendes und nichtbehinderndes Verhalten im Verkehr.

---

[20]) so Maas: in DAR 35, Sp. 90.
[21]) Maas: a. a. O.
[22]) Schifferer: in RdK 34, 314.
[23]) Schifferer: in Komm. S. 135

Diese Erkenntnis aber auf § 25 angewandt, ergibt, daß § 25 RStrVO auch in seiner Form dem den gesetzlichen Straftatbeständen im allgemeinen eigenen äußeren Ausbau vollauf entsprach (vgl. Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 18. Aufl. § 44 II S. 195) [24]). Dies aber widerlegt eindeutig die von Schifferer gegen die Anerkennung des § RStrVO als strafrechtliche Norm aufgestellte Behauptung einer zu unbestimmten Fassung des Tatbestandes als solchem. Doch darf dabei keineswegs angenommen werden, daß Schifferer die Bedeutung der Grundregel eines § 25 im Rahmen der seinerzeit neugeschaffenen Reichsstraßenverkehrsordnung unterschätzte. Nur wollte er die letzte Konsequenz, diese als Basis für ein Einschreiten gegen verkehrsrechtliches Vergehen in allen, nicht im einzelnen besonders geregelten Fällen betrachtet, nicht gezogen wissen. Ihren Wert im Sinne nationalsozialistischer Aufbauarbeit unterstrich er mit folgenden Worten: „Die Grundregel des § 25 ist praktisch von außerordentlicher Bedeutung, enthält sie doch nicht mehr und nicht weniger als die Forderung der Volksgemeinschaft auf der Straße [25]).

Weiter müssen wir uns nun noch mit der Stellungnahme Alvings [26]) zu § 25 RStrVO auseinandersetzen. Auch er neigte mehr zu der Ansicht, daß man die Grundregeln des § 25 nicht als strafrechtliche Norm anerkennen dürfe. In seinen Ausführungen erinnert er zunächst an den langwährenden Streit gleicher Art, der ehedem um § 17 (über die gehörige Vorsicht) [27]) und § 18 über die angemessene Geschwindigkeit [28]) der RVO vom 10. Mai 1932 getobt hatte. Er schrieb: „. . . Bei § 17 I und § 18 I VüKVerk. waren die Mehrheit der Gerichte und Kommentare endlich dahin übereingekommen, letztere als „Rahmengesetze" anzusehen, die aber in sich selbst keinen abgeschlossenen strafrechtlichen Tatbestand bildeten, dessen alleinige Uebertretung bereits eine Bestrafung hätte rechtfertigen können". Außerdem verwies Alving nicht mit Unrecht auf den Umstand, daß gerade jene §§ 17 I und 18 I als durch die Generalklausel des § 25 ersetzt, in der RStrVO Erwähnung fanden [29]), ohne daß aber andererseits besonders zum Ausdruck gebracht worden sei, daß § 25 RStrVO eine grundsätzlich andere Stellung einnehmen sollte als jene. „Dies aber, fuhr Alving fort, muß zu der Ansicht führen, auch in § 25 ein bloßes Blankettgesetz zu erblicken". Hierbei war Alving allerdings ein nicht

---

[24]) So auch Maas in DAR 35, Sp. 89.

[25]) Schifferer: in RdK 35, 314.

[26]) Alving: in RdK 34, 290.

[27]) Vgl. § 17 I Vü. KVerk. Der Führer ist zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Kraftfahrzeugs verpflichtet.

[28]) § 18 I Vü. KVerk.: Die Fahrgeschwindigkeit ist so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen zu genügen.

[29]) Vgl. AA zu § 25 RStrVO 1, Satz 2.

unbedeutender Fehler unterlaufen. Er hat übersehen, daß bereits § 18 I Vü KVerk., trotz seiner immer noch sehr allgemeinen Fassung im Gegensatz zu § 17 I Vü KVerk. vom Reichsgericht als selbständige Strafnorm behandelt worden war (siehe Müller, Komm. S. 604 mit Hinweis auf die einschlägige Judikatur; ebenso in RG vom 16. Mai 35 in 69, 209). Dies läßt jenen Einwurf Alvings in Anlehnung an die alte RVO vom 10. Mai 32 nicht genügend stichhaltig erscheinen. Folgen wir aber in diesem Zusammenhang den Gedankengängen von Maas[30]) über den Unterschied der inhaltlichen Bestimmungen von § 25 RStrVO und § 17 I Vü KVerk., so ist festzustellen, daß § 17 I der alten RVO sich nur mit der Festlegung der Sorgfaltspflicht, deren Erfüllung vom Kraftfahrer verlangt wird, also nur mit der subjektiven Seite einer Tat befaßt, diese Tat nach der objektiven Seite aber garnicht bezeichnet. Dies konnte jedoch (vgl. die oben gemachten Ausführungen), im Gegensatz zu dem Inhalt des § 25 RStrVO, als für das Vorhandensein eines selbständigen strafrechtlichen Tatbestandes als nicht ausreichend erachtet werden.

B: Von Seiten der Praxis.

Haben wir uns nun mit den einzelnen Einwendungen der Theoretiker gegen die Anerkennung des § 25 RStrVO als selbständigen strafrechtlichen Tatbestand befaßt, so sollen nun die verschiedenen Argumentierungen, die von seiten der Praxis gemacht wurden und die sich ebenfalls gegen die Handhabung des § 25 als strafrechtliche Norm aussprachen, folgen. Hier war es vor allem wieder Schifferer, der sich gegen die so fortschrittliche Regelung des deutschen Straßenverkehrs, wie sie die Reichsstraßenverkehrsordnung einzuführen beabsichtigt hatte, unter ausführlichem Hinweis auf die überall zu beobachtende schlechte Verkehrsdisziplin des deutschen Volkes und der erschreckend hohen Zahl der täglichen Verkehrsunfälle scharf wendete. Die Berücksichtigung jener zweifellos nicht zu leugnenden Tatsache mag ihn wohl gegen die in § 25 zum Ausdruck gebrachte großzügige Einstellung zum modernen Straßenverkehr eingenommen haben und darum lautete sein Ruf, die Grundregeln der Reichsstraßenverkehrsordnung lediglich als „Richtlinien' den einzelnen Abschnitten der Verordnung vorauszuschicken, in den Abschnitten selbst aber: „Zurück zum System der Katalogisierung". Warnend frug er damals in Anbetracht der Grundregel des § 25 RStrVO: „Will man allen Ernstes schon heute jedem Verkehrsteilnehmer die Erwägung darüber anheimstellen, wie er den von der Verordnung erstrebten

[30]) Maas: in DAR 34, Sp. 89.

Erfolg (ein nichtschädigendes, nichtbehinderndes, nichtbelästigendes Verhalten) herbeiführen will?“ [31]). Die Begründung seiner Sorge motivierte er mit der weitherzigen Fassung des § 25, der zwar den von jedem Verkehrsteilnehmer zu fordernden Erfolg vorschrieb, ohne aber näher auszuführen, wie dieser Erfolg zu erreichen wäre und es jedem einzelnen selbst überließ, diesen ausfindig zu machen. Schifferer schloß daraus folgerichtig: „Wenn es für den unkomplizierten Menschen schon schwer ist, die Vorschriften zu kennen und zu finden, die in der Reichsstraßenverkehrsordnung enthalten sind, wieviel schwerer muß es für ihn sein, das zu wissen, was nicht darin steht“ [32]).

Weiter führte Schifferer an hand eines Rückblicks [33]) unter dem Titel „Ein Jahr Reichsstraßenverkehrsordnung“ über die bisher mit der neuen RStrVO erzielten Resultate aus, daß die Verkehrsdisziplin nicht nur schlechter geworden sei, sondern die Zahl der Verkehrsunfälle sich erhöht habe [34]). Den Grund zu dieser unbestreitbaren Tatsache [35]) sah er im folgenden: „Für den Kraftfahrer, der seit Jahr und Tag unter strengen gesetzlichen Bestimmungen gelebt und gehandelt hat, bedeuten die Grundregeln der RStrVO keine grundsätzlichen Neuerungen, wohl aber für große Teile des übrigen Straßenverkehrs, der sich außerordentlich schwer daran gewöhnen kann, daß auch ihm Verpflichtungen obliegen [36]). Hieraus wurde auch seine Forderung verständlich: „Eine (heutige) Straßenverkehrsordnung muß einen Katalog der wichtigsten und landläufigsten Tatbestände mit Geboten und Verboten enthalten, und sie darf sich nicht auf einige Grundregeln beschränken. Mögen die Generalklauseln „als Merksprüche“ den einzelnen Abschnitten vorausgeschickt werden, vielleicht kommt in zehn oder zwanzig Jahren einmal die Zeit, wo man mit ganz wenigen Grundregeln auskommen kann, heute sind wir noch nicht so weit!“ [37]) Und an anderer Stelle: „. . . Immerhin genügt es gerade für das verkehrtreibende Publikum (heute) noch nicht, nur Generalklauseln zu bringen, wie es der modernen Auffassung des Strafrechts entspricht. Die Notwendigkeit, sowohl den einzelnen Verkehrsteilnehmer als auch den überwachenden Polizeibeamten über die wichtigsten Tatbestände eindeutig zu unterrichten, verlangt die Schaffung klarer Gebote und Verbote wenigstens für die landläufigsten Verkehrsvorgänge“ [38]).

[31]) Schifferer: in RdK 35, 316, Sp. 2.
[32]) Schifferer: in RdK 35, 316, Sp. 2.
[33]) Schifferer: in RdK 35, 316, Sp. 1.
[34]) Vgl. Verkehrsunfallstatistik und Amtl. Veröffentlichungen des Reichs und Preußischen Mitteilgs. Bl. i. d. Tagespresse.
[35]) Ebenso auch Ebenroth in RdK 36, 151.
[36]) Schifferer: in RdK 34, 315, Sp. 2.
[37]) Schifferer: a. a. O.
[38]) Schifferer: Kommentar Anm. 7 zu § 25.

Auch Müller[39]) hatte im Anschluß an diese Gedankengänge seinerzeit zugegeben, daß zweifellos in der Einschränkung, Verkehrswidrigkeiten zu bestrafen, wie es zwangläufig die Einführung der neuen Reichsstraßenverkehrsordnung mit sich gebracht hatte, ein „Wagnis" liege: „Mit dem Verzicht auf zahlreiche Einzelvorschriften, ihre Zusammenfassung zur Grundregel des § 25 werden allerdings der Polizei schwierigere Entscheidungen angesonnen, als vordem; Einzelvorschriften gestatten schematische Handhabung und sind daher bequemer; aber sie engen ein und hemmen deshalb. Eine Verwaltung, die nicht durch starre Normen gebunden ist, wird sich dagegen den Bedürfnissen fördernder Verkehrsentwicklung anpassen können, wenn sie sich die vom Gesetzgeber gewiesenen Ziele vor Augen hält"[40]). So ist also dieses Wagnis, wie Müller fortfuhr, unternommen worden im Vertrauen auf die Verkehrsdisziplin der Verkehsteilnehmer und die verständnisvolle Handhabung der neuen Vorschriften in dem neuen Geist, in dem sie erlassen wurden. Jedoch zeigte es sich, daß die von der Praxis gegen § 25 RStrVO gemachten Vorwürfe in seiner Eigenschaft als selbständige strafrechtliche Norm nur allzu begründet waren.

Die Schöpfer der Reichsstraßenverkehrsordnung hatten geglaubt, von der Verantwortung des Einzelnen gegenüber der Verkehrsgemeinschaft erwarten zu dürfen, daß eine genaue Aufzählung der einzelnen Verkehrsgebote und -verbote entbehrlich sei. Der Geist des neuen Verkehrsdenkens, daß jeder Verkehrsteilnehmer von jedem anderen die erforderliche Rücksicht und ein in jeder Beziehung verkehrsgerechtes Verhalten erwarten dürfte, hatte seinen beredten Ausdruck in der Präambel und im § 25 RStrVO gefunden. Leider hat die Erfahrung der letzten Jahre gezeigt, daß noch nicht bei allen Volksgenossen Vernunft, gesunder Verkehrssinn und die erforderliche Verkehrszucht vorausgesetzt werden können[41]). Die Neuregelung des Straßenverkehrsrechts hatte die Warnrufe von seiten der Praxis nicht unberücksichtigt gelassen. Nunmehr (Straßenverkehrsordnung 1937) ist man zur früheren Gestaltung der VüKVerk zurückgekehrt, hat neben der Grundregel des § 1 StVO in erheblicher Zahl Verkehrsregeln aufgestellt[42]). Allerdings werden dabei die inzwischen gesammelten Erfahrungen verwertet und der seitdem eingetretenen starken Verkehrsentwicklung Rechnung getragen. Der Gedanke der Neuregelung ist der, den Verkehrsteilnehmern möglichst klare und eindeutige Einzelgebote und Einzelverbote zu geben, denen zufolge nicht allzuviel Nachdenken erfordert. Jeder soll ohne viel Ueberlegung wissen, was

[39]) Müller: in DAR 34, 82.
[40]) Müller: Kommentar, 11. Aufl. S. 603 vor § 25.
[41]) Pfeifer: in VR 38 Gruppe 4a, Bl. 75.
[42]) Müller: Kommentar, 12. Aufl. S. 751.

er zu tun und zu unterlassen hat [43]). Ebenso im Kommentar der Sachbearbeiter: „Bei der Gestaltung der Vorschriften, dem Ergänzen und Verbessern der früheren Vorschriften haben die im Hauptamt Ordnungspolizei eingehend ausgewerteten Ergebnisse der Statistiken über die Straßenverkehrsunfälle im Reich als Grundlage gedient, indem den überwiegenden Unfallursachen durch eine zweckmäßigere Fassung der Vorschriften (siehe Wegfall der AA zu § 25 RStrVO und Schaffung selbständiger Tatbestände), sowie auch durch Aufnahme neuer Bestimmungen Rechnung getragen wurde. Die Unfallstatistik wurde damit erstmalig für die Gestaltung des Straßenverkehrsrechts herangezogen; sie wird auch weiterhin der Prüfstein für die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit der erlassenen Vorschriften bleiben. Die Erfahrungen der Praxis kommen somit in lebendigen Verkehrsvorschriften zum Ausdruck, die als eindeutige Gebote und Verbote klar und verständlich sind, ohne starr zu sein" [44]).

So bestehen also heute im Anschluß an die vorhergegangenen eingehenden Erörterungen keine Bedenken mehr, der Grundregel des § 1 StVO in Ansehung ihres zweiten Halbsatzes des ehemaligen § 25 RStrVO die Selbständigkeit eines strafrechtlichen Tatbestandes zuzusprechen. Es wurde zuerst im einzelnen aufgezeigt, wie wenig stichhaltig sich die theoretischen Einwendungen hiergegen erwiesen haben, zum anderen, wie sich die neue Straßenverkehrsordnung bemühte, Unzulänglichkeiten ihrer Vorgängerin, die sich in Bezug auf jene wichtige Bestimmung in der Praxis ergeben hatten, wieder auszumerzen. Daß § 1 StVO aber auch in seiner Erweiterung, nämlich dem in der StVO neu hinzugefügten ersten Halbsatz zu dem ehemaligen § 25 RStrVO als den nunmehr zweiten Halbsatz des § 1 als eine selbständliche strafrechtliche Norm gehandhabt werden soll, kann keinem Zweifel unterliegen. Der Wille des Gesetzgebers geht eindeutig aus dem Vorspruch zur neuen Straßenverkehrsordnung hervor: „Die Verordnung enthält im § 1 eine Grundregel für das Verhalten im Straßenverkehr. Diese Vorschrift bildet gleichzeitig die Rechtsgrundlage zu einem Einschreiten in allen nicht im einzelnen geregelten Fällen, indem sie jedes Verhalten unter Strafe stellt, durch das der Verkehr gefährdet werden kann oder ein anderer geschädigt oder mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt wird", (Aehnlich auch DAPol. zu § 1 StVO; ebenso anerkannt von Müller, Kommentar, 12. Auflage, S. 767; Floegel, Komm., 5. Auflage, Anm. 18 zu § 1; Vahlen, Komm., S. 46; Gülde, Komm., 2. Auflage, 5 b zu § 1.)

[43]) Gülde: in JW 37, 3130.
[44]) Vahlen, Kommentar, S. 36

Bemerkt sei hierbei allerdings noch, daß mit der ins einzelne gehenden Regelung die Grundregel des jetzigen § 1 StVO an Bedeutung gegenüber dem bisherigen § 25 RStrVO stark zurücktritt, das Anwendungsgebiet des § 25 war sehr umfangreich; umfaßte er doch alle Regelwidrigkeiten, die neben den (damaligen) wenigen Einzelregeln sonst noch denkbar waren. Es bedarf also heute in vielen Fällen nicht mehr des Zurückgreifens auf die Grundregel des nunmehrigen § 1.... § 1 ist also die subsidiäre Vorschrift, die eingreift, wenn keine der Sonderregeln verletzt ist und dadurch ferner einer der vier Erfolge — Gefährdung, Schädigung, Behinderung, Belästigung — eingetreten ist[45]).

V. § 1 Straßenverkehrsordnung der Tatbestand einer Generalklausel.

Haben wir uns im Vorhergehenden mit dem Streit um die Selbständigkeit der Norm des § 25 Straßenverkehrsordnung auseinandergesetzt, so drängt sich uns jetzt die Frage auf: Ja, was hatten diese scharfen Gegensätze schon seinerzeit in Ansehung des § 25 Reichsstraßenverkehrsordnung in Lehre und Praxis hervorgerufen? Betrachten wir den Tatbestand des letzteren: „Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt", so war mit Müller, Komm. 11. Aufl., S. 598, Gülde DJZ 34, 1258, Floegel, Komm. 4. Aufl., S. 130, Lechner, Komm. Anm. 1 zu § 25 u. a. (a. A. wohl Schifferer: RdK 35, 315) festzustellen, daß § 25 RStrVO seiner vom Gesetzgeber gewählten weiten Fassung nach als sog. Generalklausel angesprochen werden mußte. Analog ist die Grundregel des § 1 der neuen StVO., § 25 RStrVO in seiner erweiterten Form zu behandeln.

Eine Generalklausel steht im scharfen Gegensatz zum starren Rechtssatz. Der Unterschied dieser beiden Bausteine, deren sich der Gesetzgeber bedient, liegt in Folgendem: Ist der starre Satz klar aber unbiegsam, so ist die Generalklausel verschwommen aber biegsam[46]). Generalklauseln sind keine absolut bestimmten, ein für allemal festgelegten Begriffe, sondern relativ zeit- und situationsbedingt[47]). Den meisten Generalklauseln steht eine Leitsatz-

[45]) Müller: in VAE 37, 496 und Komm. 13. Aufl. S. 751, Gülde: Kommentar, 2. Auflage, Anm. 5 zu § 1, Bollacher: DAR 38, Sp. 76.

[46]) Lange: in JW 34, 2828.

[47]) Rehkopp: in DVerw. 37, S. 119.

funktion zu, sie stehen dann über den gewöhnlichen Tatbeständen (vgl. § 242 BGB die beherrschende Norm des Schuldrechts, § 1 UWG die Richtschnur der Beurteilung des unlauteren Wettbewerbs [48]). Ja Max Ernst Mayer geht bei seiner Untersuchung der Natur dieser außergewöhnlichen Normen soweit, sie als ‚Kulturnormen' zu bezeichnen. Sie sind seiner Auffassung nach „Befehle", durch die eine Gesellschaft das ihren Interessen entsprechende Verhalten fordert [49]). Jede Generalklausel ist ein Blankettbegriff, der der inhaltlichen Auffüllung bedarf und diese Auffüllung geschieht aus den Wertvorstellungen, die eine Epoche bestimmen [50]).

§ 25 RStrVO und im Anschluß daran § 1 StVO sind Beispiele dafür, daß auch in den neueren Gesetzen die Tendenz festzustellen ist, an Stelle des Aufzählungssystems und des Paragraphenpluralismus allgemein gehaltene Wendung nach der Art der Generalklausel zu setzen [51]) (vgl. im Gegensatz hierzu Fassung der VüK Verk. von 1932). Bindung an ein starres Gesetz läßt sich nur rechtfertigen, wenn das Gesetz lückenlos ist. Wo aber gibt es lückenlose Gesetze? [52]). Dehnbare Tatbestände, erst recht aber Generalklauseln gestatten es im Bunde mit der Analogie diese Unvollkommenheit zu einem großen Teil auszugleichen. Praktische Erwägungen führen also im Strafrecht unabhängig von allen ideologischen Ueberlegungen zu einer Abwendung von all zu engen Tatbeständen und zu einer Befürwortung von Generalklauseln und dehnbaren Tatbeständen [53]).

Es kann nun nicht Aufgabe dieser Arbeit sein, eine erschöpfende Darstellung des Begriffes der Auslegung und Verwendungsmöglichkeiten von Generalklauseln in der neuen Gesetzestechnik zu geben. Der kurzgefaßte Ueberblick soll im Anschluß an die Erörterung des Für und Wider die Selbständigkeit der Grundregel des § 1 StVO die mit der Anwendung von Generalklauseln verbundenen Gefahren einerseits aufzeigen und andererseits den Wert ihrer Verwendung für die Allgemeinheit gerade im heutigen nationalsozialistischen Staate im Gegensatz zu einer liberalistischen Zeitepoche beweisen.

Die Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit der sog. Generalklausel auf den verschiedenen Rechtsgebieten hat in der juristischen Diskussion der letzten Jahre eine nicht unwesentliche Rolle gespielt. Es ist dies insofern ohne weiteres verständlich, als

[48]) Keller: Diss. 1935, S. 10.
[49]) Max Ernst Mayer: Lehrbuch S. 44.
[50]) Huber: Neue Grundbegriffe des hoheitlichen Rechts, S. 44.
[51]) Rehkopp: a. a. O. S. 118.
[52]) Keller, a. a. O. S. 47.
[53]) Keller, a. a. O. S. 48.

diese Frage mit den großen Problemen der Umgestaltung unseres Rechts und unseres Rechtsdenkens im Sinne des deutschen Rechts eng zusammenhängt [54]). Historisch betrachtet ist festzustellen, daß die frühere Gesetzgebung auch Generalklauseln erkannte, wie etwa die Begriffe Treu und Glauben, die exceptio doli generalis u. a. m. Doch stand die liberalistische Rechtsauffassung der früheren Zeit diesen unbestimmten Gesetzesbegriffen, bei deren Anwendung Wertungen vorgenommen werden müssen, die außerhalb der kodifizierten Rechtsnormen liegen und daher dem Richter oder den Exekutivorganen einen mehr oder weniger umfangreichen Ermessensspielraum lassen, ihrem Wesen nach feindlich gegenüber [55]). Unter Kaiser Konstantin (306–337) wurde, vornehmlich durch ein Dekret vom Jahre 316 der „Billigkeit", der „aequitas" neben dem strengen „ius" ein weiter Spielraum eingeräumt und Konstantin behielt sich ausdrücklich vor, selbst zu bestimmen, was „billig" sein sollte. Der Zerfall des alten römischen Rechtes durch den verhängnisvollen Einfluß von Osten her ist nicht zuletzt auch durch diese Entwicklung gekennzeichnet [56]). Im liberalistischen Staat wieder konnten die Generalklauseln die ihnen eigenen Aufgaben nicht erfüllen. Je mehr die Wirtschaft über den Staat, die Klasse über die Gemeinschaft siegte, um so mehr wurde das Recht der Spielball dieser Kräfte. Der Nationalsozialismus hat an Stelle des liberalistischen Staates die Einheit gesetzt, der Einzelne ist dienendes Glied der Gemeinschaft und findet in dieser Verbundenheit seine Aufgabe und seinen Wert..... Der Nationalsozialismus hat mit dem leeren Staatsbegriff des liberalistischen Staates gebrochen [57]). Nach heutiger Auffassung ist der Staat die Gestalt des politischen Volkes. Das Recht ist die in der politischen Idee des Volkes begründete Ordnung des Gemeinschaftslebens. Diese politische Idee ist eine einheitliche. Andere Wertungen können daneben nicht geduldet werden [58]). Er überläßt im Gegensatz zum liberalistischen Staate den Einzelnen nicht mehr seinem selbständigen Eigenleben, er zieht vielmehr bewußt mit allen ihm zur Verfügung stehenden Formungsmitteln die Volksgemeinschaft zur Gesinnungsgemeinschaft. Diese gibt dem Volksleben und damit dem Rechtsleben klare Maße und einheitliche Wertungen und bricht so mit der liberalistischen Vielheit der Interessengegensätze und schafft damit auch den Generalklauseln eindeutig Inhalt und Gestalt bei der Anwendung auf den einzelnen Fall [59]). Es entspricht dabei der allgemeinen Fortentwicklung unseres Straf-

[54]) Steimle: im RVwBl. 36, S. 288.
[55]) Rehkopp: in DVerw. 37, S. 118.
[56]) Steimle: a. a. O. S. 288.
[57]) Lange: in JW 34, 2585 ff.
[58]) Huber: in ZStaW 34, 1 ff.
[59]) Lange: in JW 34, 2586.

rechts, daß dem Richter in der Gesetzesanwendung eine größere Freiheit gegeben wird und daß er insbesondere nicht mehr durch allzu eng umrissene Tatbestände in der Auslegung des Gesetzes übermäßig beschränkt ist[60]). Allerdings wird man auch in Zukunft den Strafrichter nicht über das Gesetz stellen, aber man wird ihm eine freiere Stellung als bisher dadurch geben, daß bei der Gestaltung von Strafnormen in erheblichem Umfange Generalklauseln und weite Fassungen verwendet und an Stelle beschreibender Tatbestandsmerkmale, die auf gesunde Volksanschauung und ähnliche Wertmesser verweisen, in das Gesetz eingeführt werden[61]). Die Generalklauseln sind heute im nationalsozialistischen Sinne auszulegen[62]). Der Nationalsozialismus verwirft damit die Idee des unpolitischen Richters, das Ideal des liberalistischen Staates. Freilich sind damit die Schwierigkeiten, die die Anwendung von Generalklauseln mit sich bringen, nicht restlos aus dem Wege geräumt. Ist es doch keineswegs sicher, wie der Nationalsozialismus in allen Fragen entscheiden wird, denn der Nationalsozialismus scheut jeden Dogmatismus[63]). Richtig aufgefaßt aber und in verantwortungsvollem Geist gehandhabt, können die Generalklauseln zu einem wertvollen Mittel der Rechtsgestaltung und zu einer scharfen Waffe im Kampf um die Rechtserneuerung werden. „Es wohnt ihnen ... der Wille zur Rechtsetzung inne" (Hedemann, a. a. O. S. 57). Eine Generalklausel in ungeübten und unwürdigen Händen jedoch ist gerade darum etwas Gefährliches. Sie darf nicht zur Verweichlichung, aber auch nicht zur Willkürherrschaft im Recht ausarten.... Das Gesetz darf nicht aufhören, die Norm für Entscheidungen zu sein, es darf nicht subjektives Empfinden an Stelle objektiver Maßstäbe mit Hilfe der Generalklauseln gesetzt werden. Es muß eifersüchtig darüber gewacht werden, daß nicht gerade etwa unter Berufung auf das ‚deutsche Rechtsempfinden' durch mißbräuchliche Verwendung von Generalklauseln eine gewisse Rechtsunsicherheit entsteht[64]). Die Generalklausel aber bedeutet Auflösung und Rechtsverfall nur in einem Staat, der sich im Zustand der Auflösung und des Zerfalls befindet, denn die Anwendung der Generalklauseln setzt voraus, daß eine politische und eine verbindliche und anerkannte Gemeinschaftsordnung innerhalb des Volkes besteht[65]). Darum sind Generalklauseln nur dann vertretbar, wenn im gesamten Volk gewisse Grund-

[60]) Schäfer: in: Das kommende deutsche Strafrecht, S. 132 u. ebenso Freisler in DJ 34, 472, Nat. Soz. Strafrecht.

[61]) Ebenroth: in RdK 36, 152.

[62]) C. Schmidt, JW 33, 2794; JW 34, 717. Freisler, DJ 34, 1334; Huber, 34, Sp. 958; Frank, DJZ 34, 1171; Kisch, AkaZ I, S. 9; Koellreutter, RVBl. 55, S. 807; OVG JW 34, 64 u. 1269 dd; DJZ 34, Sp. 931, Ziff. 1 u. 2.

[63]) Keller, a. a. O. S. 29.

[64]) Steimle: in RVwBl. 35, S. 289.

[65]) Grewe: in Deutsches Volkstum 1934, S. 150.

anschauungen gegeben sind, von denen bei der Wertung ausgegangen werden kann [66]).

Im Anschluß an diese Gedankengänge möchte ich den bezeichnenden Ausspruch von Runge über den Wert der Verwendung von Generalklauseln im modernen deutschen Verkehrsrecht folgen lassen: Begrüßt worden ist bei der neuen Verkehrsregelung in erster Linie die neue Gesetzestechnik, nämlich die Ersetzung zahlreicher Einzeltatbestände durch Generalklauseln, um die dadurch geschaffene Möglichkeit in Anbetracht der im Verkehrsrecht weit überwiegenden Fahrlässigkeitsdelikte einen für alle Verkehrsteilnehmer, objektiven, von den persönlichen Verhältnissen des Täters und der individuellen Fähigkeit zur Sorgfalt losgelösten allgemeingültigen Durchschnittsmaßstab der Verkehrssorgfalt zu finden [67]). Im künftigen Verkehrsrecht ist für die Rücksicht auf die persönlichen Verhältnisse des Täters kein Raum mehr. Die Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer müssen entsprechend dem heutigen Straßenverkehr sehr große sein und können nicht mehr abgestuft werden nach der Persönlichkeit des Einzelnen, nach seiner mehr oder weniger großen Intelligenz, Geistesgegenwart und Entschlußkraft. Der Ausgang der rechtlichen Beurteilung ist nicht mehr der Einzelne, sondern die Gesamtheit [68]). Dies ist derselbe Gedanke, den Freisler dahingehend aussprach: Wo bisher Rechte einzelner die Grundlage normativer Regelung der Lebensverhältnisse bildeten, muß jetzt der Begriff der Aufgabe der Organschaft grundlegender Rechtsbegriff werden und diesem Begriff gibt tiefste Grundlage die Pflicht. In ihm sind Rechte nur als Befugnisse denkbar, die als Mittel zur Pflichterfüllung rechtlich bedeutungsvoll sind [69]). Die Pflicht des ‚Verkehrstreibenden' im Straßenverkehr aber richtig zu erkennen, ist Aufgabe jedes einzelnen deutschen Verkehrsteilnehmers und den Weg hierzu weist ihm heute die Grundregel des § 1 StVO.

VI. § 1 Straßenverkehrsordnung ein Mischtatbestand.

A: Das Erfolgsprinzip verankert in § 1 Halbs. 2 Straßenverkehrsordnung.

Eine weitere Frage, die bei der Untersuchung des strafrechtlichen Tatbestandes der Generalklausel des § 1 Straßenverkehrsordnung auftaucht und für deren Anwendung im modernen Straßenverkehr in jedem Augenblick von größter Bedeutung ist, charakterisiert sich

[66]) Keller, a. a. O. S. 28.
[67]) Runge: in VR 36, 136, Gruppe 4a, Bl. 2.
[68]) Gülde, Komm. 1. Aufl. S. 253.
[69]) Freisler: in Deutsches Strafrecht 1934, S. 3.

darin: Inwieweit wird die Grundregel der StVO vom Erfolgs- oder dem Gefährdungsprinzip beherrscht? Die Tragweite dieser Frage für die ganze fortschrittliche Verkehrsregelung tritt erst dann voll in Erscheinung, wenn man sich an die Entwicklung der gesetzlichen Maßnahmen auf diesem Gebiete von der Reichsstraßenverkehrsordnung zur Straßenverkehrsordnung im Zuge der letzten Jahre erinnert (VGL Abschnitt 3 dieser Arbeit). Beschäftigen wir uns zuerst wie bei den vorhergehenden Ausführungen mit dem zweiten Halbsatz des § 1 StVO, dem ehemaligen § 25 RStrVO. Nach Fassung und Inhalt kann es nicht zweifelhaft sein, daß gemäß dem Wortlaut des Gesetzes „wer schädigt, behindert, belästigt" eine Uebertretung nur dann angenommen werden soll, wenn durch schuldhaftes, fehlerhaftes Verhalten im Verkehr tatsächlich eine Schädigung, Behinderung oder Belästigung eines bestimmten anderen feststellbar ist[70]). Es genügt also nicht ein Verhalten, das nur geeignet wäre, Schädigungen, Behinderungen oder Belästigungen im Gefolge zu haben oder das den Verkehr als solchen allgemein behindern könnte: Ein verbotener Erfolg muß tatsächlich eingetreten sein (siehe Müller, 12. Aufl. Kommentar, S. 770; Gülde, Kommentar, 2. Aufl. S. 117; Floegel Kommentar, 5. Aufl. S. 33, Vahlen Kommentar, S. 44). Diese Ansicht hatte die herrschende Lehre seinerzeit auch fast ausnahmslos für § 25 RStrVO vertreten (vgl. die Kommentare von Müller, 11. Aufl.; Gülde, 1. Aufl.; Floegel, 4. Aufl., ebenso Maass in DAR 35, 45; Koffka in DJ 34, S. 1308; Braun in DAR 35, 99; Deubler in DJ 35, S. 957; Burkhardt in JW 35, 2246 u. a.), unterstützt durch die grundlegende Entscheidung des Reichsgerichts vom 6. 11. 35 6 D 246, 35 in DAR 35, 310 und den Erlaß des RVM vom 29. Dezember 1934 in Reichsverk.-Bl. 35, Ausgabe B, S. 1. Hatten sich jedoch auch hier Stimmen erhoben, die aus mehr oder minder praktischen Erwägungen in § 25 RStrVO das Gefährdungsprinzip in Anwendung gebracht sehen wollten, wie Werneburg in RdK 36, 155, eingeschränkt Cremer in VAE 36, 309 und Zapf in JW 34, 2900, so sind diese Ausführungen heute ohne Bedeutung, da durch die Einführung des ersten Halbsatzes des § 1 StVO in Ergänzung zu § 25 RStrVO jetzt bereits alle jene Handlungen vom Gesetzgeber erfaßt werden, die zwar nicht direkt einen verbotenen Erfolg herbeizuführen geeignet waren, jedoch für den Verkehr als solchen eine Gefährdung bedeuteten.

---

[70]) Dieser andere braucht aber nicht gerade Verkehrsteilnehmer zu sein. Dies ergibt sich aus der Fassung; es heißt andere, nicht Anderer, nämlich Verkehrsteilnehmer (zustimmend Bsl. v. 16. 7. 35 in VAE 1936, S. 62). Dies ist jeder andere schlechthin, auch der nicht selbst am Verkehr teilnehmende. Vgl. Vahlen Kommentar, S. 45, Müller, Kommentar 12. Aufl. S. 771, Werneburg in RdK 36, 155 und Schifferer, Kommentar 2. Aufl. Anm. 4 zu § 1.

Nach § 1 StVO ist jede Schädigung anderer schlechthin verboten; anders Belästigung und Behinderung. Unter Berücksichtigung der tatsächlichen Vorgänge auf dem begrenzten Verkehrsraum der öffentlichen Straßen und in Anbetracht des Wesens der Technik können Behinderungen und Belästigungen Anderer nur insoweit straffrei belassen werden, als sie nach den Umständen unvermeidbar sind. Was sich trotz Anwendung der im Einzelfalle zumutenden Vorkehrungen zwangsläufig aus einer erlaubten Art des Verkehrs mit ordnungsgemäßen Verkehrsmitteln an Behinderung und Belästigung ergibt, muß jeder andere als unvermeidbar hinnehmen [71]). Eine gewisse Beeinträchtigung der freien Betätigung folgt naturnotwendig aus dem Nebeneinander verschiedener Verkehrsvorgänge. Die Notwendigkeit gemeinsamer Benutzung der Straße durch weitere und insbesondere Verkehrsteilnehmer verschiedener Art zwingt zur gegenseitigen Rücksichtnahme. Das Recht des Einzelnen findet Begrenzung am grundsätzlich gleichen Recht aller anderen [72]). Andererseits wird man die Grenze des Unvermeidbaren nicht nach dem Empfinden und der Auffassung besonders empfindlicher oder besonders unempfindlicher Menschen ziehen können [73]). Eine Straßenbenutzung, die nach Art oder Umfang über die regelmäßige und verkehrsübliche Benutzung hinausgeht und dadurch den allgemeinen Verkehr in höherem Maße beeinträchtigt, als dies naturgemäß der Fall ist, wird als verkehrshindernd anzusehen sein (vgl. OHLG vom 28. 1. 29 in DAR 29, 298). Objektive Umstände der Art und des Umfangs des Verkehrs und des zu seiner Abwicklung zur Verfügung stehenden Raumes sind hier entscheidend. Für die Feststellung einer Belästigung wird es dagegen in erster Linie auf den Einfluß einer lästigen Handlung auf das körperliche Befinden eines Menschen, d. h. auf subjektive Menschen ankommen [74]).

Weiter zu erörtern bleibt nun noch: In welcher Weise ist der erste Halbsatz der Grundregel des § 1 StVO. in der Praxis zu handhaben; wie wollte der Gesetzgeber diese Neuregelung im Verkehr in Anwendung gebracht wissen? Hiervon wird im Folgenden noch ausführlich zu sprechen sein.

---

71) Vahlen Kommentar, S. 45.

72) RG vom 16. 10. 36 in VAE 37, S. 413.

73) Schifferer, Kommentar, 3. Aufl. Anm. 6 zu § 1.

74) Vahlen, Kommentar, S. 46, und siehe dazu Ausführungen von Wolff-Willinger in DAR 35, 155.

B: Das Gefährdungsprinzip verankert in § 1 Halbsatz 1 Straßenverkehrsordnung.

Seinerzeit, schon bald nach dem Inkrafttreten der Reichsstraßenverkehrsordnung hatte die Grundregel des § 25 der RStrVO Anlaß zu Klagen gegeben. Man warf ihr vor, daß sie nur den Eintritt der drei verpönten Erfolge, nämlich den einer Schädigung, Behinderung oder Belästigung unter Strafe stelle. Leider gibt es aber im Verkehr — worauf v. Unruh berechtigterweise hingewiesen hatte — auch ‚Unsitten', die in vielen Fällen zwar niemanden schädigen, weil im Einzelfall der Schaden noch vermieden werden konnte, ja unter Umständen kann sogar der Rücksichtslose der Strafe entgehen, weil es z. B. der Geschicklichkeit des von ihm in Gefahr gebrachten anderen Verkehrsteilnehmers gelingt, den Eintritt eines Schadens zu verhüten [75]). Daraus folgerte man in Lehre und Praxis vielfach, daß neben der Schädigung im Straßenverkehr auch die Gefährdung bestraft werden müsse, und man stellte ernsthafte Erwägungen darüber an, ob nicht überhaupt das Prinzip des Erfolgs durch das Gefährdungsprinzip im Verkehrsrecht in Zukunft zu ersetzen sei.

Hiezu ist folgendes zu sagen: Es ist eine Frage der Taktik, ob und in welchem Umfang nur der eingetretene Schaden oder schon die Möglichkeit des schädlichen Erfolgs erfaßt werden soll. Selbstverständlich darf der Brunnen nicht erst zugedeckt werden, wenn das Kind hineingefallen ist. Stets sind im Verkehrsrecht gewisse gefährliche Handlungen verboten gewesen. Gewisse Gefahren bringt der Schnellverkehr immer mit sich. Auf welche Weise, unter welchen Umständen und in welchem Umfang sie vermeidbar sind und mit welchen Mitteln des strafrechtlichen oder polizeilichen Eingreifens diese Gefahren bekämpft werden sollen, hängt von politischen Entscheidungen über den Einsatz der staatlichen Vollzugsgewalt ab [76]).

Man hatte es seitens der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kraftfahrer, als wesentlichen Fortschritt begrüßt, daß in der Reichsstraßenverkehrsordnung das Gefährdungsprinzip in der Hauptsache selbst aufgegeben worden war zugunsten des Erfolgsgedankens, weil es für den Verkehr eine unnötige Fesselung bedeute, durch zahlreiche, im Interesse der Gefahrvorbeugung erlassene Einzelvorschriften beengt zu sein, ohne daß bei deren Nichtbeachtung ein schädigender Erfolg eingetreten wäre. Mit Recht hatte jedoch schon damals Schifferer und im Anschluß daran Runge und Alving angesichts der hohen Verkehrsunfallziffern hiergegen starke Bedenken geäußert: „Entspricht es dem Gedanken der Volksgemein-

[75]) v. Unruh: in VAE 36, S. 103.

[76]) v. Unruh: in VAE 37, S. 439 und ebenso: Vahlen-Kommentar S. 42.

schaft, wenn man den einen Volksgenossen solange unbehindert sündigen läßt, bis er einen anderen Volksgenossen geschädigt hat? Soll die Polizei bei Begehung aller möglichen Verkehrsübertretungen tatenlos zusehen, wenn diese Uebertretungen im Einzelfall nicht zu einem schädigenden Erfolg führen, obgleich sie weiß, daß das gleiche Verhalten an der nächsten Straßenecke die furchtbarsten Folgen nach sich ziehen kann?" [77]) „Man will also bewußt das Risiko einer Gefahrerhöhung mit in Kauf nehmen und rechnete im übrigen mit dem Erfolg systematischer Verkehrserziehung und Bildung einer wirklichen Verkehrsgemeinschaft? Gerade der Kraftfahrer aber ist ständig sich verändernden Situationen ausgesetzt und darf deshalb keinen Augenblick leichtfertig handeln und die nun einmal im Verkehr zu verlangende durchschnittliche Sorgfalt außer Acht lassen" [78]). So übte man Kritik an der großzügig angelegten neuen Verkehrsregelung durch die Reichstraßenverkehrsordnung und hoffte, daß der Gesetzgeber sich erneut um eine Regelung bemühen würde, die all den sich seit dem Inkrafttreten der RStrVO ergebenden Mißständen Abhilfe schaffen sollte. Die neue Straßenverkehrsordnung weicht nun wieder bewußt von dem Prinzip des reinen Erfolges ab, da sich in der Verkehrspraxis mit aller Deutlichkeit gezeigt hat, daß eine wirkungsvolle Verkehrserziehung nur möglich ist, wenn schon v o r dem Eintritt eines Schadens, also schon bei B e g e h u n g der Uebertretung eingegriffen werden kann. Hierin mag ein ethischer Rückschritt gegenüber der bisherigen Regelung liegen [79]). Leider aber hat die Erfahrung der letzten Jahre gezeigt, daß nicht bei allen Volksgenossen Vernunft, gesunder Verkehrssinn und die erforderliche Selbstzucht vorausgesetzt werden können. Die erschütternden Verkehrsunfallziffern sprechen eine deutliche Sprache. Der Reichsregierung schien es deshalb geboten, neue Wege zur Erreichung des Zieles einer echten Verkehrsgemeinschaft zu geben [80]). Eine Beobachtung der tatsächlichen Vorgänge auf der Straße zeigt, daß auf der einen Seite der Mangel an Gemeinschaftsgeist für das Verhalten im Straßenverkehr auf Unkenntnis und Unerfahrenheit, auf der anderen Seite auf Fahrlässigkeit oder gar Rücksichtslosigkeit beruht. Im ersteren Falle genügt es, den mangelnden Sinn und das Verständnis für die Vermeidung der vielfachen Gefahren der Straße durch Aufklärung und Belehrung sowie auch durch den Erlaß von eindeutigen Geboten und Verboten zu wecken. Der leichtsinnige Verkehrsteilnehmer muß dagegen nicht nur belehrt und ermahnt, sondern wegen seines subjektiven Verschuldens der leichten oder groben Fahrlässigkeit auch bestraft werden. Der Rücksichtslose aber muß unter Anwendung

77) Schifferer: VR Bd. 14, S. 371.
78) Runge: in VR 36 4a, Bl. 1.
79) Vahlen-Kommentar S. 42, ebenso schon Alving in RdK 37, 46.
80) Pfeifer: in VR 38, Gruppe 4a, Bl. 75.

der Machtmittel des Staates durch strenge Bestrafung sowie durch andere geeignete Maßnahmen nachdrücklichst zur Einfügung in die Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer gezwungen werden [81]). Das Leitmotiv für die neue Straßenverkehrsordnung ist, trotz fortschreitender Motorisierung, unter allen Umständen das Leben und die Gesundheit der deutschen Volksgenossen gegenüber leichtfertigen Verkehrssündern zu schützen. Die Erziehung in Form einer Strafe ist immer die primitivste, aber sie ist unentbehrlich gegenüber dem großen Haufen der Unbelehrbaren und Widerspenstigen, und nur die Anordnung einer Strafe für den Fall irgend eines unkorrekten Verhaltens wendet sich eindringlich und wirkungsvoll an die Allgemeinheit [82]).

Mit der erweiterten Bestimmung der § 25 RStrVO durch den ersten Halbsatz der Grundregel des § 1 der StVO:

> „Jeder Teilnehmer am Verkehr hat sich so zu verhalten, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann"

bringt der Gesetzgeber mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck, daß zur Vermeidung von Verkehrsunfällen und zur Besserung der Verkehrsdisziplin schon die bloße Gefährdung als straffälliges Verhalten anzusehen ist. Die Vorschrift soll vorbeugend und durch ihren vom Erfolg losgelösten Charakter unfallverhütend wirken. Aus der Fassung ist zu entnehmen, daß vor allen Dingen der Verkehrspolizei eine Handhabe gegeben werden soll, bei verkehrswidrigem Verhalten auch dann einzugreifen, wenn die Schädigung eines anderen nicht eingetreten ist [83]). Schon dann, wenn dieser (allgemein gehaltene) Gefährdungstatbestand der Verordnung erfüllt wird, soll die Möglichkeit des vorbeugenden, verhütenden, belehrenden und schließlich strafenden polizeilichen Einschreitens gegeben sein. Die eigentliche Aufgabe der Polizei, Schäden von der Volksgesamtheit und vom einzelnen durch präventives Einschreiten abzuwenden, wird durch die Straßenverkehrsordnung wieder in Vordergrund gestellt [83]).

Es ist begreiflich, daß bei der Unbestimmtheit des Begriffes „Gefährdung" lebhafte Befürchtungen aufgekommen sind. In der Tat sind die Bedenken, die die Auslegung des Begriffes „Gefährdung" bereitet, nicht unbegründet, solange nicht die Frage geklärt ist, ob jede nur irgendwie mögliche und denkbare Gefährdung oder nur eine unmittelbare oder sehr naheliegende unter die Vorschrift des ersten Halbsatzes der Grundregel des § 1 StVO fallen soll [84]).

[81]) Vahlen, a. a. O. S. 36.
[82]) Alving: in RdK 37, S. 44.
[83]) Schifferer: Kommentar, 3. Aufl. S. 22.
[84]) Innerlohner: in DAR 37, Sp. 354.

Bei der Beantwortung dieser Frage von tragender Bedeutung für die Handhabung der gesamten verkehrsrechtlichen Regelung kann man nicht umhin, auf den bereits seinerzeit bei der Auslegung der Ausführungsanweisung (A.A.) zu § 25 RStrVO entfachten ähnlichen Streit der Meinungen kurz zurückgreifen. Es kann nun hier nicht näher auf die verschiedenen Auslegungen, die sich hierbei teils aus den Unterstellungen eines vermeintlichen Willens des Gesetzgebers teils aus mehr oder weniger praktischen Erwägungen heraus gebildet hatten, eingegangen werden. Jedoch fehlte es schon damals nicht an genügenden Versuchen, der Frage nach der Zweckmäßigkeit der Verwendung des generellen oder konkreten Gefährdungsprinzips im Verkehrsrecht näherzukommen. Während das Reichsgericht mit seinem Urteil vom 24. März 36 in E 70, 177, von dem man sich so viel erhofft hatte, auch keine für die Praxis brauchbare Lösung bot [85]), hatte das Kammergericht schon in seiner Entscheidung vom 19. Nov. 35 (VR 36 Gr. 4a, Bl. 19) unter eingehender Würdigung der besonderen Umstände für den Verkehr das hier in Anwendung zu bringende Prinzip der Gefährdung herausgestellt: Während es in den AA. zu § 25 RStrVO grundsätzlich auch Vorbeugungsmaßnahmen sehen wollte, deren Nichtbefolgung ohne Rücksicht auf einen Schädigungs- oder Behinderungserfolg strafbar machten, ließ es aber dem Beschuldigten den Gegenbeweis offen, daß im gegebenen Fall eine Behinderung oder Belästigung ausgeschlossen gewesen sei (dieselbe Ansicht vertreten von v. Unruh in VAE 36 S. 104, ähnlich Forderung einer „konkreten Gefahrenlage" bereits Zapf in JW 34, 2900 und Volkmann in DAR 35, 5). Dies hieße angewandt auf die Grundregel des § 1 StVO, daß eine Bestrafung eines Verkehrsteilnehmers wegen einer Gefährdung des Verkehrs nur in Frage kommen könne, wenn ein solcher im Augenblick des strafbaren Handelns überhaupt da war, also eine Bestrafung nur eintreten soll beim Eintritt einer konkreten Gefahrenlage. Dies der Standpunkt, der heute von der Mehrzahl vertreten wird wie: Müller, Gülde, Floegel, Pfeifer u.a. Jedoch finden sich auch hier wieder Vertreter des generellen Gefährdungsprinzips.

Der Kommentar Vahlen führt aus: „Gefährdet ist, bei wem eine naheliegende auf Tatsachen beruhende Wahrscheinlichkeit einer Beschädigung von Leben, Gesundheit oder von Sachen vorliegt. Für den Tatbestand des § 1 genügt es, wenn eine derartige Wahrscheinlichkeit für den Fall eintreten kann, daß ein anderer Verkehrsteilnehmer in der Nähe ist; dessen Anwesenheit wird unterstellt. Die Gefährdung eines tatsächlich vorhandenen Transports oder eines anwesenden Menschen ist demnach nicht erforderlich; es genügt vielmehr die Gefährdung des Verkehrs im allgemeinen, wie er zu der

---

[85]) Vgl. dazu Gülde in VAR 36, S. 306.

fraglichen Zeit an dem fraglichen Ort erwartet werden kann, also des gedachten Verkehrs“ [86]) (ebenso Schifferer, Komm. 3. Aufl. 3 zu § 1, Krug, DJ 37, 1878). Gegen die hier vertretene Ansicht hatte sich Greiff schon früher gewandt: „Die strafrechtliche Sicherung der Vorschriften über das Verhalten im Verkehr muß elastisch nach den praktischen Bedürfnissen gestaltet werden. Der schematischen Durchführung des Gefährdungsprinzips entsteht hier in der allgemeinen Verkehrsanschauung ein natürlicher Gegner.“ Müller kommentiert den Begriff der Gefährdung folgendermaßen: „Gefährdung ist die Herbeiführung eines Zustandes, bei dem die nahe auf Tatsachen beruhende Möglichkeit (Wahrscheinlichkeit) und damit die begründete Besorgung des Eintritts einer Verletzung in dem in Rede stehenden Fall gegeben ist... Zunächst ist erforderlich, daß (sonstiger) Verkehr überhaupt da ist, sonst kann er nicht gefährdet werden. Ferner muß dieser Verkehr in seiner besonderen Gestaltung des Falles — vgl. dazu München vom 10. 11. 37 — so gewesen sein, daß gerade die Eigenart des hinzutretenden Verkehrs — also des zur Untersuchung stehenden Verhaltens — ihn schädlich zu beeinflussen geeignet war.... Den Verkehr gefährdet ein Verhalten, das ein reibungsloses Ineinandergreifen der Verkehrsvorgänge ihren glatten Ablauf in Frage stellt mit der Wirkung, daß ein schädlicher Erfolg nur durch besondere Umstände vermieden worden ist. § 1 fordert allerdings, daß der Verkehr nicht gefährdet werden kann. Das ist aber nur so zu verstehen, daß eine Gefährdung verboten wird, also als ob gesagt worden wäre, daß der Verkehr nicht gefährdet wird [87]). Nach herrschender Meinung ist die bloße Möglichkeit des Eintritts eines Schadens nicht ausreichend, um eine Gefährdung anzunehmen [88]). Dies ist auch die Ansicht Floegels, was eindeutig aus den Worten seines Kommentars zu entnehmen ist: „§ 1 StrVO stellt die Gefährdung des Verkehrs als solchen in Strafe. Dies wird meist schon bei geringfügigen Verkehrsverstößen vorliegen, wenn nicht infolge völligen Fehlens eines Verkehrs keine Gefährdung in Frage kommen kann. Es ist also jetzt nicht mehr der Eintritt oder Nichteintritt eines schädlichen Erfolges für die Bestrafung entscheidend, sondern nur, ob der Verkehr als solcher allgemein durch die Zuwider-

[86]) Vahlen, Kommentar, S. 43, 44.

[87]) Dies begründet Müller damit: Die Einführung des Tatbestandes der Gefährdung in die Grundregel hat eine gewisse Abweichung vom Wortlaut des § 25 RStrVO mit sich gebracht, die aber sachlich bedeutungslos ist: sprachliche Schwierigkeiten ließen es als zweckmäßig erscheinen, nicht — wie noch bis zur Schlußfassung beabsichtigt — die Gefährdung eines Anderen als neuen vierten Tatbestand den drei bisherigen voranzuschicken, sondern einen besonderen Satzteil zu bilden; diese Fassung hat aber keine andere Bedeutung als wenn gesagt worden wäre, ... so zu verhalten, daß kein anderer gefährdet, geschädigt, ... behindert oder belästigt wird. (Anders allerdings Vahlen, Kommentar, S. 43.)

[88]) Müller, Kommentar, 12. Auflage, S. 770.

handlung gefährdet worden ist[89]). So schreibt auch Pfeifer: „Daß die Verkehrsvorschriften durch die Bestimmung des § 1, 1. Halbsatz eine nicht unerhebliche Verschärfung erfahren haben, kann keinem Zweifel unterliegen. Immerhin darf nicht verkannt werden, daß eine Bestrafung immer nur dann eintreten kann, wenn es sich um eine schuldhaft herbeigeführte vermeidbare Verkehrsgefährdung handelt. Ebenso wie § 25 der alten RStrVO und der 2. Halbsatz des § 1 der neuen StrVO davon ausgehen, daß eine gewisse Belästigung und Behinderung hingenommen werden muß, ist selbstverständlich auch nicht jede Verkehrsgefährdung strafbar, nur die Herbeiführung einer an sich vermeidbaren besonderen Gefahrenlage[90]).

So zeigt es sich deutlich, daß die Anwendung des 1. Halbsatzes des § 1 der StVO in der Praxis Schwierigkeiten begegnet. Ja, es ist der Einwand denkbar, daß der 1. Halbsatz eine unerfüllbare Forderung aufstellt. Es kann mit Recht darauf hingewiesen werden, daß jede Teilnahme am Straßenverkehr Gefährdungen für den Verkehr herbeiführen kann, ja die Gefahr überhaupt zum Wesen des heutigen technisierten Straßenverkehrs gehört[91]). Der Straßenverkehr hat im verflossenen Jahre über 8000 Tote und über 170 000 Verletzte gefordert, also ist der moderne Straßenverkehr an sich schon eine sehr gefährliche Lebensbetätigung. Wer an diesem Verkehr teilnimmt, stellt schon ein Gefahrmoment dar. Die Erfahrung lehrt, daß bereits die bloße Existenz eines Verkehrsteilnehmers oder Verkehrsmittels im Verkehrsraum die verheerendsten Folgen nach sich ziehen kann. Man könnte demnach — theoretisch — die Sorgfaltsanforderungen soweit steigern, daß jeder die Pflicht hat, am Verkehr so wenig, wie möglich teilzunehmen (so auch Bollacher S. 75). Daß eine solche Auslegung das Ende unseres Verkehrs bedeuten würde und daher unbrauchbar ist, bedarf keiner näheren Begründung. Wo aber liegt nun die Grenze?[92]).

So richtig dieser Hinweis ist, so selbstverständlich ist es, daß mit dem 1. Halbsatz des § 1 StVO keine unerfüllbare Forderung aufgestellt werden soll. Vielmehr sind damit nur die vermeidbaren Gefährdungen gemeint, nur die Gefährdungen, welche über das im Verkehr unvermeidbare normale Maß hinausgehen. Wann aber liegt eine praktisch ungewöhnliche Gefährdung vor? Gegen die normalen Gefahren des Straßenverkehrs sind die allen Verkehrsteilnehmern zur Pflicht gemachten gesteigerte Sorgfalt, Umsicht, Auf-

---

89) Floegel, Kommentar, 5. Auflage, Anm. 19 zu § 1.

90) Pfeifer: in VR 38, Gruppe 4a Bl. 75.

91) Gülde: JW 37 3130, ebenso Bollacher in DAR 38, Sp. 76: „Die Gefahr stellt eine zwar nicht erwünschte, aber unvermeidliche Begleiterscheinung der heutigen Verkehrsentwicklungsformen dar."

92) Innerlohner: in DAR 37, Sp. 354.

merksamkeit und Geistesgegenwart, sowie die Kenntnis und Beachtung der Verkehrsvorschriften die normalen und ausreichenden Gegenmittel. Solange diese normale Sorgfaltspflicht ausreicht, kann von einer ungewöhnlichen Gefährdung im Sinne von § 1 StVO nicht gesprochen werden. Nur wenn ein Verkehrsteilnehmer in eine Gefahrenlage kommt, welche ihn über seine normale Verkehrssorgfalt hinaus zu besonderen Maßnahmen zwingt, nur dann wird man davon sprechen können, daß der Verkehr im Sinne des § 1 StVO, Halbsatz 1 gefährdet worden ist[93]). Dieser Ansicht ist beizutreten und zutreffend mit Müller fortzufahren: Daß ein Kraftfahrzeug, mag es geführt werden wie nur immer, dem Verkehr gefährlich werden kann, ist unbestreitbar und vom Gesetzgeber durch die „Gefährdungshaftung" (§ 7 KFG) anerkannt; die Möglichkeit einer Gefährdung liegt stes vor; eine absolute Verkehrsgefährdung gibt es nicht[94]).

Wie sich jedoch die Bestimmung des § 1, Halbsatz 1 bewähren und wie sich die Rechtsprechung zu ihr stellen wird, bleibt abzuwarten. So wie sie sich liest, dürfte sie die Praxis mit sehr gemischten Gefühlen aufgenommen haben. Da die Vorschrift keine Einschränkung enthält, muß man annehmen, daß sie der Polizei als Mittel dienen soll, nicht nur jede irgendwie mögliche und denkbare Gefährdung des Verkehrs zu verhüten (dazu ist die Polizei ja immer in der Lage), sondern sie auch strafrechtlich ahnden zu lassen. Es ist begreiflich, daß bei der Unbestimmtheit des Begriffes ‚Gefährdung' lebhafte Befürchtungen aufgekommen sind, es könnten die voneinander oft weit abweichenden subjektiven Auffassungen von Polizeibeamten, Richtern und Zeugen ein nicht mehr tragbares Moment der Unsicherheit in die Verkehrspflege bringen[95]). Der Kommentar Vahlen führt jedoch hierzu aus: Die Beurteilung der Frage, ob und wann ein Verhalten verkehrsgefährdend ist, wird als Tatfrage von den Umständen des Einzelfalles abhängig sein. In der Praxis wird diese Entscheidung nicht so große Schwierigkeiten bieten, als gemeinhin angenommen werden könnte. Die Beobachtungen im Straßenverkehr, die Erforschung der Verkehrsunfälle und ihrer Ursachen, d. h. die Erfahrungen bieten hier den notwendigen Anhalt[96]). Pfeifer unterläßt es aber nicht, hierbei eindringlich zu mahnen: Bei Anwendung der Vorschrift des § 1, 1. Halbsatz wird sich die Verkehrspolizei den Vorspruch zur neuen Straßenverkehrsordnung vor Augen halten müssen, der besagt: „Nicht die kleinliche Anwendung der Vorschriften in jedem Fall, sondern eine ihrem Ziel

[93]) Gülde: in IW 37, 3130.
[94]) Müller: in JW 37, 3130.
[95]) Innerlohner: in DAR 37, Sp. 354.
[96]) Vahlen, Kommentar, S. 44.

entsprechende Handhabung wird die echte Verkehrsgemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer unter sich, sowie für den für die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs verantwortlichen Behörden und ihren Beamten fordern." Die Verkehrspolizei muß sich bewußt sein, daß nicht die rücksichtslose Herbeiführung der Bestrafung kleiner Verkehrssünder ihre Aufgabe ist, sie hat vielmehr ihr vornehmstes Ziel darin zu suchen, bei all ihrem Tun den Gesichtspunkt der Unfallverhütung in den Vordergrund zu stellen [97]). Diese Ansicht hatte seit jeher Gülde vertreten und sie durchzusetzen sich immer von neuem bemüht. Schon seit dem Inkrafttreten der Reichsstraßenverkehrsordnung kämpfte er scharf gegen eine allzukleinliche Bevormundung der Verkehrsteilnehmer durch die Polizei, falls diese etwa ihre Ermächtigung hierzu in der großzügigen Fassung des § 25 RStrVO sehen sollte. Er geißelte eine solche Anwendung der fortschrittlichen Bestimmung der Generalklausel mit folgenden Worten: „... Man hat (heute) erkannt, daß die Erziehung zur Verkehrsdisziplin als Grundlage einer geordneten Verkehrsgemeinschaft viel wirksamer und zweckmäßiger in anderer Weise zu erfolgen hat als durch Strafmandat für jede kleine Verkehrssünde [98]). Die Zeit des Obrigkeitstaates ist vorbei und an seiner Stelle ersteht die deutsche Volksgemeinschaft. In ihr hat die Polizei eine grundsätzlich andere Stellung als früher. Lag früher das Schwergewicht in der polizeilichen Tätigkeit, in der Aufspürung und Verfolgung strafbarer Handlungen und glaubte man in der vergangenen Zeit die „Untertanen" durch Strafen zu Wohlverhalten erziehen zu können, so steht jetzt der Polizeibeamte mitten in der Volksgemeinschaft als ein Volksgenosse unter Volksgenossen und hat zwar nach wie vor die Aufgabe, Gemeinschaftswidrigkeiten abzuwehren, seine Hauptaufgabe aber besteht darin, in unermüdlicher und vom Vertrauen zu seinen Volksgenossen getragener Arbeit das Volk zur Gemeinschaft zu erziehen. Die Erziehung hat erfüllt und vom wahren Gemeinschaftsgeist in Aufklärung, Belehrung und Beispiel zu bestehen [99]). Die Richtigkeit dieser Gülde'schen Auffassung findet sich heute in Abschnitt IV der DA zur Durchführung der Vorschriften über den Straßenverkehr bestätigt, es heißt dort: „In erster Linie wird die erstrebte Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer durch eine allgemeine und ständige Aufklärung über die Gefahren auf den Straßen und eine Belehrung über die zur Vermeidung dieser Gefahren geschaffenen Verkehrsvorschriften erreicht werden. Neben der Bestrafung steht daher die Verkehrsunfallverhütungspropaganda als Belehrung und Erziehung aller Arbeiten von Verkehrsteilnehmern im Vordergrund der polizeilichen Tätigkeit zur Hebung der Sicherheit auf der Straße."

[97]) Pfeifer: in VR 38, Gruppe 4a, Bl. 75.
[98]) Gülde: Kommentar, 1. Aufl., S. 189, Anm. 12 zu § 25, RStrVO, Abs. 3.
[99]) Gülde: in VR 36, Gruppe 4a, Bl. 13.

So ist es auch Innerlohner's Meinung, § 1 Halbs. 1 StVO reiche nur aus, um der Polizei die Möglichkeit zu geben, gewisse Verkehrsvorgänge oder Zustände in einer bestimmten, von ihr als zweckmäßig erachteten Art zu regeln, m. a. W. gefahrvorbeugend zu wirken, nicht aber jedes irgendwie mißliebige Verhalten unter Strafe zu stellen (2) und endlich ist mit Müller abschließend zu sagen: Der erste Halbsatz des § 1 StVO ermöglicht nur „vorbeugende polizeiliche Tätigkeit zur Beseitigung verkehrswidrigen gefährdenden (auszulegen nach obigem Sinn) Verhaltens [100]).

Zu diesen Gedankengängen sei noch ein praktischer Vorschlag Gülde's angefügt: Es ist zu hoffen, daß der vom Korpsführer des NSKK geäußerte Wunsch verwirklicht wird, daß nämlich die Erziehung der Verkehrsteilnehmer im weiten Umfange den Männern des NSKK anvertraut wird. Ein Erzieher, welcher in besonders enger Fühlung mit den zu erziehenden Verkehrsteilnehmern steht, gleichsam einer aus ihrer Mitte ist, auch ihre Lage und ihre Nöte besonders gut kennt, wird verständnisvoll darauf eingehen und dadurch bei den Zöglingen das Verständnis wecken können, auf das es bei der Verkehrserziehung vornehmlich ankommt [101]).

Letzten Endes aber kann eine Verletzung der Vorschrift des § 1, Halbsatz 1 StVO nur vom Strafrichter fesgestellt werden. Er hat dabei die Verkehrslage zu rekonstruieren und muß sich für seine Urteilsfindung von allen Aeußerungen und Meinungen einzelner Zeugen — und seien es auch Verkehrsbeamte — frei machen. Nur so besteht die Gewähr, daß der Gefährdungsgrundsatz die ihm vom Gesetzgeber zugedachte Aufgabe erfüllt [102]). Dabei ist es für den Urteilenden unbedingtes Erfordernis, mit erfahrungsreichem Fachwissen selbst ausgestattet zu sein oder entsprechende Sachverständige zur Seite zu haben [103]). (Vgl. dazu AV des Reichsjustizministers vom 16. 2. 1938, Deutsche Justiz 38, 246: „Künftig sind Verkehrsstrafsachen nur in die Hände von Richtern und Staatsanwälten zu legen, die aus eigenem Wissen und Erfahrungen mit diesen Dingen vertraut sind . . .")

Jeder Kraftfahrer weiß, daß er fast täglich irgendwelche kleinere oder größere und dadurch bedingt mehr oder minder gefährliche Situationen zu überwinden hat, wobei Geistesgegenwart und Routine, nicht zuletzt aber auch ein gewisses Mindestmaß von Glück zur gefahrlosen Meisterung dieser plötzlich entstehenden Lagen gehöre. Denn man ist im Verkehr nicht allein, sondern auf die Verkehrssorgfalt der unzähligen anderen Verkehrsteilnehmer angewiesen.

---

[100]) Müller: Kommentar, 12. Aufl., S. 753.
[101]) Gülde: Kommentar, 2. Aufl., S. 116.
[102]) Pfeifer: VR 38, Gruppe 4a, Bl. 75; Gülde: in JW 37, 3131.
[103]) Bollacher: in DAR 38, Spalte 76.

Gewiß soll niemand seiner gerechten Strafe entgehen, aber man darf auch bei der Feststellung nicht zu kleinlich verfahren [104]). (Vgl. dazu Trendel: Das öffentliche Interesse an Kraftfahrzeugübertretungen DAR 1935, 1.)

VII. § 9 Straßenverkehrsordnung die Sonderregel über die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten.

A: Erläuterung des Tatbestandes des § 9 Straßenverkehrsordnung.

War der erste Teil dieser Arbeit der Grundregel des neuen Verkehrsrechts dem § 1 Straßenverkehrsordnung gewidmet, so will ich mich nun in Bezug auf das gestellte Thema der hierfür noch insbesondere geltenden Sondervorschrift dem § 9 Straßenverkehrsordnung über die zulässigen Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen zuwenden.

§ 9 StVO ergänzt die im § 1 StVO vom Kraftfahrer zu beobachtende allgemeine Sorgfaltspflicht: „Die Fahrgeschwindigkeit hat der Fahrzeugführer so einzurichten, daß er jederzeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten und daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann" (§ 9 I, Satz 1).

Diese Regelung der Fahrgeschwindigkeit nach der heutigen Straßenverkehrsordnung entspricht mit unwesentlichen Abmachungen der Fassung des seinerzeitigen § 18 I VüKVerk. von 1932: „Die Fahrgeschwindigkeit ist so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen zu genügen."

Da das Reichsgericht und in Anlehnung daran ein großer Teil der Lehre jenen wichtigen § 18 I bereits als selbständige Strafnorm behandelte (vgl. Grundlegende Entscheidung des RG in E 62, 227) ist daraus zu folgern, daß auch der heutige § 9 1, Satz 1 StVO vom Gesetzgeber als Rechtsgrundlage für eine Bestrafung aller darunter fallenden Vergehen gedacht ist (ebenso Müller, Komm. 12. Aufl. S. 861; Floegel, Komm. 5. Aufl. Anm. 16 zu § 9; Vahlen, Komm. S. 92; a. A. jedoch immer noch Gülde, Komm. 2. Aufl. Anm. 4 zu § 9). Bei § 9 I S. 1 handelt es sich allerdings wieder um eine sog. Generalklausel, die nicht vorher im einzelnen bestimmt, welche besonderen Verpflichtungen der Fahrer zu erfüllen hat, sondern lediglich grundsätzlich festlegt, daß der Fahrer

---

104) Runge: in VR 36, Gruppe 4a, Blatt 5.

den jeweils im Verkehr auftretenden verschieden gestalteten Verhältnissen gerecht werden muß (Schifferer, 4. Aufl. Anm. 2 zu § 9).

Die großzügige Fassung, wie sie die Reichsstraßenverkehrsordnung in der Ausführungsanweisung AA Ziff. 2 zu § 25 über die zulässige Fahrgeschwindigkeit enhält, hatte sich sehr bald als unzureichend herausgestellt. Hauptsächlich war dieser Zustand auf den unfruchtbaren Streit in Lehre und Rechtsprechung um die Anwendung des § 25 RStrVO in der Praxis zurückzuführen (vgl. Abschnitt VI dieser Arbeit).

§ 9 StVO gibt heute einzelne den Kraftfahrer zu erhöhter Sorgfalt mahnende Sondervorschriften über sein Verhalten an unübersichtlichen Stellen und Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe, beim Einbiegen oder Ueberqueren einer Hauptstraße und an Haltestellen von Schienenfahrzeugen, an denen die Fahrgäste an der Fahrbahn ein- und aussteigen (§ 9 I, Satz 2 II). Ein Verstoß gegen die Sonderregel des § 9 StVO ist ohne Rücksicht auf den eingetretenen Erfolg nach § 49 StVO strafbar (Müller, Komm. 12. Aufl. S. 774; Vahlen, Komm. S. 98). Handelt jedoch ein Verkehrsteilnehmer dem § 9 StVO zuwider und tritt einer, der in der Grundregel des § 1 StVO verpönten Erfolge einer Gefährdung, Beschädigung, Behinderung oder Belästigung ein, so liegt Verletzung zweier Straftatbestände in Tateinheit vor (Müller, Komm. 12. Aufl. S. 774; Floegel, Komm. 5. Aufl. Anm. 20 zu § 1; Vahlen, Komm. S. 47 [105]).

B: Die zu § 9 Straßenverkehrsordnung vorliegende Rechtsprechung.

Im Folgenden sollen nun in einem Ueberblick alle jene denkbaren Gefahrmomente aufgezeigt werden, die von einem Kraftwagenführer bei der von ihm angewandten Fahrgeschwindigkeit insbesondere Beachtung finden müssen, um den in der Sondervorschrift des § 9 StVO zum Ausdruck gebrachten Forderungen jederzeit Genüge zu leisten [106]). Die Aufstellung will nicht den Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung aller in Frage kommenden Einzel-

[105]) Unrichtigerweise könnte hierbei „Gesetzeskonkurrenz" angenommen werden. Dies trifft aber nicht zu, denn § 9 und § 1 StVO enthalten keineswegs denselben Tatbestand.

[106]) Die Rechtsprechung zu der Generalklausel des § 1 StVO über die vom Kraftfahrer anzuwendende „allgemeine Sorgfaltspflicht" (z. B. gegenüber Fußgängern, Kindern, körperlich behinderten Personen, Radfahrern, Pferdefuhrwerken etc. etc.), wie sie in Verbindung mit § 9 StVO in Anwendung gebracht wird, kann hier keine ins einzelne gehende Berücksichtigung finden, da dies im Rahmen dieser Arbeit zu weit führen würde.

heiten erheben, wie sie sich etwa aus den physischen Umständen des Kraftfahrers oder aus rein technischen, in Bezug auf das Kraftfahrzeug oder die benutzte Fahrbahn ergeben. Sie wird jedoch die außerordentliche Entwicklung vor Augen führen, die durch die ungeheuren technischen Fortschritte der letzten zwei Jahrzehnte auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens gekennzeichnet ist. Interessant ist dabei, wieweit sich die Rechtsprechung diesen nicht leugenbaren Tatsachen anzupassen versuchte, ja, wie sich ihre ehemals feindliche Einstellung gegenüber dem Kraftfahrzeug grundsätzlich geändert hat (vgl. RG vom 4. 10. 37 VAE 38, 75): „Die in neuerer Zeit eingetretene Gestaltung des Kraftfahrzeugverkehrs kann nicht ohne Einfluß auf das Maß der Fahrgeschwindigkeit bleiben und es braucht eine Geschwindigkeit, die vor einer Reihe von Jahren als unzulässig galt, jetzt nicht mehr grundsätzlich in derselben Weise behandelt zu werden!") Man muß hierbei betonen, daß es ja gerade die vornehmste Aufgabe der Rechtsprechung ist, die Möglichkeiten eines neuen Gesetzes auszuschöpfen (siehe Reichsstraßenverkehrsordnung und im Anschluß daran die Straßenverkehrsordnung) und durch grundlegende Entscheidungen den Grundgedanken der gesetzlichen Regelung zu entwickeln. An alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern werden heute die gleichen Anforderungen gestellt. Der Fußgänger, der Radfahrer, der Kraftfahrer unterliegt heute denselben gesetzlichen Pflichten, von allen wird das gleiche Maß an Sorgfalt und Aufmerksamkeit verlangt, alle sind vor dem Gesetze gleich. Dabei findet die Vorrangstellung des motorisierten Verkehrs vor dem nichtmotorisierten die ihr zukommende grundsätzliche Berücksichtigung. Sehen wir nun im folgenden die Auswirkung dieser Tatsache in der Praxis. Wie bisher hat man auch bei der Schaffung der Straßenverkehrsordnung davon Abstand genommen, zahlenmäßige Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeiten aufzustellen. Eine Ausnahme bilden nur die zulässigen örtlichen Beschränkungen, die jeweils kraft ihrer Notwendigkeit auf Grund des § 4 StVO vorgenommen werden können: I. „Die Verkehrspolizeibehörden können die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs durch polizeiliche Anordnungen beschränken oder verbieten. Die Anordnung ist durch Aufstellung der amtlichen Verkehrszeichen zu treffen. II. Beschränkungen der Geschwindigkeit unter 40 km je Stunde dürfen nur vereinzelte Straßen, nicht für ganze Ortschaften angeordnet werden"; und vergleiche hierzu insbesondere noch die Vorschrift des § 36 VStVZO und § 5 StVZO. Langsam fahren ist das Mittel zur Sicherung des Verkehrs gerade da, wo seine Sicherheit besonders gefährdet ist (RG vom 26. 11. 29 1 D 777, 29). Freilich hat sich das Maß dessen, was als übermäßige Geschwindigkeit anzusehen ist, mit der allgemeinen Beschleunigung des Kraftfahrverkehrs wesentlich geändert (vgl. RG v. 8. 2. 37

in VAE 37, 357). Jedoch steht über allen fortschrittlichen Bestrebungen auf diesem Gebiete des Kraftverkehrswesens heute das Motto: Die Sicherheit des Verkehrs geht dem Interesse am raschen Vorwärtskommen in der Regel vor (Müller, Komm. 12. Aufl. S. 862, Vahlen, Komm. S. 93). Mit Höchstgeschwindigkeit darf nur gefahren werden, wenn der Führer trotzdem in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen aus der Straßenverkehrsordnung Genüge zu leisten [107]). Diese Verpflichtungen ergeben sich, wie schon oben gesagt, aus § 1 StVO in Vermeidung von jeglicher Gefährdung des Verkehrs, sowie von Schädigung, Behinderung und Belästigung anderer und aus der Sondervorschrift des § 9 StVO. Voraussetzung für die Feststellung eines Verstoßes gegen § 9 und § 1 auf Grund einer Ueberschreitung der Fahrgeschwindigkeit ist, daß es gerade die Geschwindigkeit war, die den Führer außer Stand gesetzt hat, den eingetretenen Erfolg zu vermeiden (KG vom 24. 6. 29 und DAR 29, 331). Doch ist heute eine Fahrgeschwindigkeit von 100 Stkm nicht schlechthin unerlaubt (RG vom 7. 5. 36 in VAE S. 519). 80 Stundenkilometer sind auf breiter Ausfallstraße keine ordnungswidrige Fahrgeschwindigkeit (RG vom 9. 11. 36 in VAE 37, 55), 70 Stkm sind auf Hauptverkehrsstraßen nicht zu hoch (KG vom 11. 6. 36 in VAE S. 518). Auf breiter Ausfallstraße wird in der Regel die Geschwindigkeit erheblich größer sein können als anderwärts (KG vom 15. 5. 36 und VAE S. 439; vgl. hierzu Sonderrecht auf der Autobahn, Avus etc. anerkannt vom KG 9. 4. 36 in JW 36, 268). Es bestehen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen auf freier und übersichtlicher Fahrbahn, auch nicht in Großstädten und für Lastkraftwagen. Es müssen besondere Umstände vorliegen, um eine solche Herabsetzung schlechthin erforderlich zu machen (RG vom 8. 4. 35, HRR 35, 1440). So z. B. ist geringe Geschwindigkeit in engen und altstädtischen Straßen einzuhalten (OVG vom 11. 3. 37, VAE 37, 347). Eine Fernverkehrsstraße gestattet zwar regelmäßig hohe Geschwindigkeiten, allein es verbietet sich innerhalb der Stadt ein so schnelles oder unbekümmertes Verfahren, daß der Fahrer einem in größerer Entfernung auftauchenden Hindernis gegenüber völlig machtlos ist (RG v. 4. 8. 37 in VAE 37, 476). Einhalten ziffernmäßiger Geschwindigkeiten kann nicht verlangt werden (OLG München vom 30. 3. 37 in VAE 37, 412). Daß in ländlichen Gegenden die Verkehrsdisziplin mangels ausreichender Schulung der Bevölkerung noch recht mangelhaft ist, ist eine Erfahrungstatsache, die jedem Kraftwagenfahrer bekannt ist und von jedem vorsichtigen Fahrer eines Kraftfahrzeugs in Rechnung gestellt werden muß (RG vom 5. 4. 37 in VAE 37, 352). Ob eine Fahrgeschwindigkeit von 50

[107]) RG vom 27. 2. 28; RdK 1929, 74.
RG vom 22. 6. 28, RdK 1928, 280.
KG vom 13. 11. 28, RdK 1929, 74.

bis 60 Stkm am Ortsausgang zu hoch, bleibt dahingestellt (RG vom 23. 4. 37 in VAE 37, 345). Im Ganzen hat der Führer eines Fahrzeugs immer die an sich nach der Straßenverkehrsordnung unbeschränkte Geschwindigkeit soweit herabzusetzen, wie es nach der jeweiligen Sachlage erforderlich ist (RG vom 8. 4. 35 in HRR 35, Nr. 1440). Dabei hat sich die Geschwindigkeit nach den gesamten sachlichen und persönlichen Umständen, insbesondere nach der Fahrtüchtigkeit des Führers zu richten (Dresden vom 6. 1. 31 DRZ 31, RSpr. 365). Eine Geschwindigkeit, die für einen geübten Fahrer mäßig und gefahrlos ist, kann für den unerfahrenen Anfänger viel zu hoch sein (RG vom 15. 4. 37 in VAE 37, 347).

Ebenso hat der Kraftfahrer die Geschwindigkeit seines Kraftfahrzeugs den örtlichen Verhältnissen anzupassen, d. h. dem Verlauf, den sein Weg nimmt, um jederzeit in der Lage zu sein, seinen Verpflichtungen im Verkehr Genüge zu leisten. Hierbei kommt es nicht nur auf die Stelle der Fahrbahn an, auf der sich das Fahrzeug im Augenblick befindet, sondern daß der Fahrer beurteilen kann, ob die Fahrbahn jeweils auf der Strecke von Hindernissen frei sein werde, die er sich eben anschickt zu befahren. Solange er nicht diese Sicherheit hat, muß er sich auf Zweifelhaftigkeiten einrichten, darf also mit keiner Schnelligkeit fahren, die ihm nicht mehr so rasches und sicheres Anhalten gestattet, wie es gegenüber einem als möglich anzunehmenden Hindernis geboten wäre (RG 65, 135 und RG vom 22. 11. 27 1 D 958, 27 vom 11. 5. 28 1 D 331, 28). Taucht ein Hindernis vor dem Fahrer auf der Fahrbahn auf, so hat er die Geschwindigkeit nach den Umständen des Einzelfalls zu ermäßigen, wobei Beschaffenheit der Oertlichkeit und die Entfernung zu berücksichtigen sind (Bayer. ObLG vom 22. 9. 25 DJZ 1925, 1813). Wieweit aber der Kraftfahrzeugführer seine Geschwindigkeit ermäßigen muß, bestimmt sich nach dem konkreten Fall, namentlich nach dem Grad der Beeinträchtigung des Ueberblicks über die Fahrbahn[108]). Hierbei ist zu beachten, daß die Bremsstrecke jedenfalls nicht größer sein darf als die Strecke, die der Fahrer ungehindert überblicken und auf der er ein plötzlich auftauchendes Hindernis alsbald wahrnehmen kann (Bayer. ObLG vom 6. 7. 28 RdK 1929, 76, OLG Dresden vom 6. 10. 28 DAR 29, 202). Ein Ueberblick über 50 Meter bedingt noch keine Unübersichtlichkeit (OLG vom 18. 1. 27, JW 27, 28, 10). Straßenkrümmungen können, brauchen aber den Ueberblick nicht zu behindern (RG vom 17. 12. 28, JW 1929, 1033). Straßenbaustellen bringen erfahrungsgemäß immer erhöhte Gefahren mit sich (OLG München vom 18. 3. 38, VAE 38,

---

[108]) Kann ein Kraftfahrer aus irgendeinem Grunde nicht erkennen, ob seine Fahrbahn frei ist, so hat er sich ebenso zu verhalten, wie bei besetzter Fahrbahn (OVG vom 18. 3. 37 in JW 37, 2487).

301), Vorsicht beim Vorbeifahren an solchen (RG vom 7. 2. 27, VR 27, 199 und RG vom 14. 2. 29, VR 29, 513). Eine Straßenkreuzung ist nicht schon allein deswegen unübersichtlich, weil Häuser die Uebersicht schon erschweren (RG vom 24. 6. 37, JW 37, 2400). Der Ueberblick kann aber auch durch bewegliche vorübergehend vorhandene Hindernisse beeinträchtigt werden, z. B. durch ein anderes Fahrzeug (Dresden vom 30. 10. 28 in DAR 29, 201), doch merke dazu: in einer Großstadt wie Berlin mit ihrem regen Verkehr kann heute nicht schlechthin bereits die Tatsache zur Herabminderung einer an sich zulässigen Fahrgeschwindigkeit nötigen, daß am Straßenrande ein Fahrzeug parkt und irgendeinen der Uebersicht entzogenen versteckten Winkel bildet (RG vom 11. 10. 37 2 D 589, 37). Ebenso erfordert die notwendige Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers Herabsetzung seiner Geschwindigkeit z. B. beim Vorbeifahren an Herden (OLG München vom 13. 11. 36 in VAE 37, 123).

Selbstverständliche Pflicht des Kraftfahrers ist es, sich immer Ueberblick über die ganze Fahrbahn und alle Gefahrenquellen zu verschaffen (Hamburg vom 25. 10. 28, DAR 1929, 22; vgl. dazu OLG München vom 9. 4. 37 im VAE 37, 347): „Der Auffassung, daß ein Kraftwagenführer alles, was sich vor ihm auf einer geraden, gutübersichtlichen Fahrbahn abspielt, mit Aufmerksamkeit beobachten und seine Fahrweise darauf einrichten müsse, begegnet keinem rechtlichen Bedenken [109]). Es wäre z. B. unzureichend und als den Ueberblick behindernd anzusehen, wenn nur eine Seite der Fahrbahn vom Führer übersehen werden kann (RG vom 24. 2. 27, RdK 27, 144). Ebenso gehören zu der Fahrbahn, die der Führer überblicken muß, auch die Geländeteile rechts und links der Straße, wenn aus ihnen infolge Einmündens von Straßen jederzeit Hindernisse auf die Fahrbahn gelangen können (RG vom 28. 5. 24 in JW 1925, 973). So sind auch die Fußsteige der Fußgänger im Auge zu behalten (Dresden vom 2. 1. und 3. 12. 29 DAR 29, 236 und 30, 62; RG vom 12. 3. 29 in RdK 432 und vom 16. 12. 29 in VR 39, 570). Zwar löst lebhafter Verkehr auf dem Fußgängersteig die Verpflichtung des Kraftwagenfahrers, seine Geschwindigkeit zu ermäßigen, nicht ohne weiteres aus, doch ist dies dann begründet, wenn ein Uebergreifen dieses Verkehrs im nächsten Augenblick auf die Fahrbahn zu befürchten ist (OLG vom 19. 1. 29, DAR 1930, 63, 13. 10. 31 VR 1923, 57).

Die Sicherheit des Fahrers hängt insbesondere auch von dem Zustand der Fahrbahn ab, die er benutzt. Ist der Weg so beschaffen, daß schnelleres Befahren die Sicherheit beeinträchtigt, so muß entsprechend langsam gefahren werden, so z. B. bei Schlaglöchern (KG vom 12. 5. 28 in RdK 1929, 288, desgleichen bei Teerung (RG vom

[109]) Seine Aufmerksamkeit muß sich je nach den Umständen auch auf die Beschaffenheit der Umgebung und die sich darin abspielenden Vorgänge erstrekken (RG v. 15. 3. 37 in VAE 37, S. 350).

23. 12. 1929, JW 29, 1968) (Geschwindigkeit vom 60/70 Stkm auf geteerter Fernverkehrsstraße nicht zu hoch, KG vom 11. 6. 36 in VAE 36, 518). Bemerkt der Fahrer einen Wechsel in der Straßendecke, z. B. Uebergang vom Kleinpflaster zum Asphalt nicht, so ist ihm dies ebenfalls als schuldhaftes Außerachtlassen der von ihm zu beobachtenden Sorgfaltspflicht anzurechnen (RG vom 8. 4. 37 in VAE 37, 338). Oft sind es die Einflüsse der Witterung, die schon bei Einhaltung gewöhnlicher Geschwindigkeiten Gefährdung bringen können. Darum muß einem Kraftfahrer auch bei außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen ein außergewöhnliches Maß an Sorgfalt zugemutet werden (München vom 14. 7. 37 VAE 37, 472). Bei Abschüssigkeit oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn infolge von Nässe [110]). Erinnert sei hierbei an den sog. Schmierfilm, d. h. die Befeuchtung der Fahrbahn durch Regen bis zu ihrer völligen Durchnässung (KG vom 17. 12. 36, VAE 1937, 117). Andererseits eine Geschwindigkeit von 40 bis 50 km auf einer guten breiten Straße (hier Reichsstraße) ist selbst bei Nässe an und für sich nicht zu hoch (OLG München vom 26. 1. 37 in VAE 37, 191). Ebenso OLG München vom 1. 4. 38, VAE 38, 38: „Lediglich mit Rücksicht darauf, daß die Fahrbahn durch Regen schlüpfrig geworden ist, kann dem Fahrer aus einer Geschwindigkeit von 60 Stkm kein Vorwurf gemacht werden." Andererseits ist aber eine Geschwindigkeit von 60—70 Stkm auf regennassem Sommerweg als fahrlässig zu erachten, denn bei Nässe muß mit Gefahren gerechnet werden, denen nur durch eine gehörige Verminderung der Geschwindigkeit begegnet werden kann (KG vom 29. 10. 35, in JW 36, 468). Desgleichen ist bei Rutschasphalt eine solche Geschwindigkeit und ein solcher Abstand von den vorüberfahrenden Fahrzeugen einzuhalten, daß ein Anhalten jederzeit gewährleistet ist (RG vom 22. 11. 37 in VAE 38, 150). Aehnlich dem Regen ist es im Winter die Eisbildung, die dem Kraftfahrer häufig zu schaffen macht. Auch hier hat er seine Fahrgeschwindigkeit entsprechend herabzumindern [111]). Eine an sich für eine Ausfallstraße keineswegs zu hohe Geschwindigkeit (50 Stkm) ist fahrlässig auf reifglatter Fahrbahn (KG vom 2. 2. 38, VAE 38, 197). Dagegen eine Geschwindigkeit von 20—25 Stkm auch innerhalb einer Ortschaft bei vereister Straße gestattet, wenn nicht erkennbar unmittelbare Gefahr droht (OLG Stuttgart vom 4. 6. 34 in HRR 35, 682).

Nicht weniger wichtig für den Kraftfahrer ist die Frage der zulässigen Geschwindigkeit bei Dunkelheit. Dunkelheit allein zwingt den Fahrer noch nicht langsam zu fahren. Dies war seit jeher an-

---

110) RG vom 15. 11. 27 in JW 28, 1748; RG vom 27. 2. 28 in LZ 1928, S. 632; RG vom 13. 7. 1932 in JW 1933, 852; RGZ vom 7. 5. 1936 in VR 36, 431; vgl. auch dazu mit Vollmer in DJZ 1936, S. 27.

111) ObLG vom 18. 10. 29 in DAR 1930, 62; RG vom 14. 12. 33 in VR 34, 53; RG vom 24. 6. 37 in JW 37, 2309.

erkannt [112]). Eine gerade, scharf abgegrenzte verkehrslose und durch Scheinwerfer gut beleuchtete trockene Straße kann auch bei Dunkelheit mit großer Geschwindigkeit gefahren werden; wird jedoch der Ueberblick durch Dunkelheit „behindert", dann ist es Pflicht des Kraftfahrers, seine Geschwindigkeit herabzumindern (Düsseldorf vom 19. 3. 30 in JW 1930, 1987, Bayer. ObLG vom 21. 3. 30 in DRZ 1930, RSp. 256), ja dann ist, wie RG vom 22. 3. 29, JW 1929 und vom 5. 4. 37 in VAE 37, 352 ausspricht, jede Geschwindigkeit zu groß, die einen größeren Bremsweg bedingt als die Sehweite des Fahrers reicht [113]), da bei Dunkelheit stets mit dem Auftauchen unerwarteter Hindernisse zu rechnen ist (RGZ vom 16. 9. 32, JW 32, 3702). Wird ein Fahrer durch ein entgegenkommendes Fahrzeug geblendet, so hat er seine Fahrgeschwindigkeit sofort nach Auftreten der Blendwirkung herabzumindern, so daß er seinen Wagen noch auf kürzeste, von ihm übersehbare Strecke zum Halten bringen kann [114]). Ist die Blendwirkung so stark, daß sie ihm ein Erkennen von Hindernissen in der Fahrbahn unmöglich macht, so ist von ihm zu verlangen, daß er sein Fahrzeug ganz zum Stillstand bringt (RG vom 20. 10. 27, JW 27, 3053, RG vom 5. 4. 37 in VAE 37, 352 in ständiger Rechtspr.). Beim Fahren mit abgeblendeten Scheinwerfern muß der Fahrzeugführer seine Geschwindigkeit so einrichten, daß er das Fahrzeug innerhalb der von ihm übersehbaren Strecke anhalten kann (RG vom 2. 11. 37 JW 37, 3218). Dasselbe Verhalten kann von einem Kraftfahrer verlangt werden, dem die Uebersicht über die Fahrbahn durch Rauch genommen (so RG vom 16. 10. 33 in VR 1934, S. 95). Auch Staubwolken eines vorausfahrenden Fahrzeugs können den Fahrer zur Verlangsamung seiner Geschwindigkeit nötigen (RG vom 4. 6. 29 in RdK 29, 430). Ein die erhöhte Sorgfalt bedingender Umstand ist auch der Nebel (RG vom 22. 3. 29 DRZ 1929, Rechtspr. 166 vom 25. 1. 37 in VAE 37, S. 193). „Eine Geschwindigkeit von 65 Stkm bei Nebel ist fahrlässig" (RG vom 7. 1. 38 in VAE 38, 104). Ebenso die Sonnenblendung (RG vom 13. 7. 36 in VAE 36, 591).

Wie groß aber die Fahrgeschwindigkeit in Bezug auf die jeweilig zuzubilligende notwendige Bremsstrecke sein darf, ist eine weitere vielumstrittene Frage. Der Gesetzgeber schreibt vor: „Der Fahrzeugführer hat seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann (§ 9 I, Satz 1). Eine allgemeine, für jeden Einzelfall anwendbare Vorschrift über die

[112]) Vgl. hierzu ausführlich Müller, Komm., 11. Aufl., S. 633.

[113]) RG in E 65, 135 und 70, 48, ebenso RG vom 7. 1. 37 in JW 37, 885 und RGZ vom 4. 2. 37 HRR37, Nr. 1021.

[114]) Dresden vom 19. 9. 28 und DAR 28, 465. Hamburg vom 25. 9. 28 in RdK 1929, 68. RG vom 16. 11. 28 RdK 1929, 69 vom 20. 3. 30 in VR 30, 170 und vom 7. 3. 35 in VR 35, 277, vom 2. 1. 36 JW 36, 1375.

Länge des Bremswegs aufzustellen, ist nicht möglich. Grundsatz ist, die Geschwindigkeit so einzurichten, daß die Entfernung, auf der angehalten werden kann, nicht größer ist als die Uebersicht über die Fahrbahn reicht (RG vom 7. 1. 37 in VAE 37, 124), d. h. mit anderen Worten: daß die Fahrgeschwindigkeit dann zu groß ist, wenn zum Anhalten des Fahrzeugs ein längerer Bremsweg benötigt wird als die Entfernung, auf der der Fahrer imstande wäre, ein etwa auftauchendes Hindernis wahrzunehmen (RG vom 26. 11. 29 in DAR 30, 10). Allerdings sind hierbei nur solche Hindernisse in Betracht zu ziehen, mit denen nach den allgemeinen Erfahrungen oder Umständen zu rechnen ist. Der Gesetzgeber verlangt auch nicht, daß der Fahrzeugführer immer nur mit einer solchen Geschwindigkeit sich fortbewegen dürfe, die ihm jederzeit ein sofortiges Anhalten ermöglicht (KG vom 12. 5. 28 in RdK 1929, 288, ObLG vom 28. 6. 32, I, 408). Interessant ist hierbei die Auslegung des Begriffes der „kürzesten Entfernung" als solcher. Schon Bayer. ObLG stellte fest, daß „auf kürzeste Entfernung" ein relativer Begriff sei. Ebenso wurde anerkannt, daß auf kürzeste Entfernung nicht unter allen Umständen das gleiche bedeuten könne, sondern sich vielmehr nach der Beschaffenheit der Oertlichkeit und den sonstigen besonderen Verhältnissen des Einzelfalls bestimme (RG vom 3. 12. 28 2 D 1176, 28, 3. 10. 29 in JW 31, 3376. 29. 5. 33 in JW 33, 1661). Ja der Begriff der kürzesten Entfernung sei im wesentlichen Tatfrage (RG vom 3. 7. 28, RdK 1928, 284). Ebenso muß die bloße Feststellung einer zu hohen Geschwindigkeit infolge der Benötigung einer zu großen Bremsstätte als ungenügend erachtet werden. Ist aber einmal ein entsprechend langsames Fahren untunlich, weil dadurch ein Zusammenstoß mit einem anderen herannahenden Fahrzeug herbeigeführt würde, dann ist zwar nicht ohne weiteres schnelleres Fahren gestattet, sondern meist vollständiges Anhalten geboten (KG vom 7. 11. 29, HRR 30, Nr. 591), doch billigt Kommentar Wahl S. 93 zu, daß Vollgas in höchster Gefahr nicht immer fahrlässig sei, da vielfach auch durch ein schnelleres Fahren ein Unfall verhütet werden könne.

Ferner hat der Kraftfahrer bei der Wahl seiner Geschwindigkeit gemäß der ihm auferlegten erhöhten Sorgfaltspflicht auch die Schrecksekunde zu berücksichtigen, d. h. die Zeit, die er braucht, um bei einem plötzlich auftauchenden Hindernis in eine besondere Lage versetzt, die notwendigen Abwehrmaßnahmen zu ergreifen. Eine Schrecksekunde kann aber nur gegenüber dem Eingriff eines nicht zu vermutenden Ereignisses zugebilligt werden, also nur, wenn der Fahrer von einer Gefahr tatsächlich überrascht wurde (RG vom 20. 12. 35 und VAE 36, 151), nicht aber, wenn bei der augenblicklichen Verkehrslage mit dem Eintritt eines solchen Ereignisses zu rechnen war (RG vom 13. 4. 34 in JW 34, 1665 und vom

8. 4. 37 in VAE 37, 338, Dresden vom 29. 4. 35 in JW 35, 3402) [115]). Hierbei muß im einzelnen untersucht werden, inwieweit der Führer auf das jeweils eingetretene Ereignis tatsächlich vorbereitet gewesen sein müßte. Verursacht ein Fahrer die Schrecksekunde selbst, so muß er sie gegen sich gelten lassen (KG vom 11. 6. 36 in VAE 36, S. 518) [116]). Von der Schrecksekunde als solcher unterscheidet sich weiter noch die gewöhnliche Reaktionszeit. Sie ist jedem Menschen zwischen der Wahrnehmung eines Ereignisses und dem darauffolgenden Handeln zugute zu rechnen. Ihre Dauer ungefähr 1½ bis 1 Sekunde richtet sich nach den äußeren Umständen und der Befähigung des Fahrers (RG vom 24. 10. 33 JR 33 HRR 260).

Laut § 9 I, Satz 2 hat der Kraftfahrer besondere Sorgfaltspflicht anzuwenden an Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe. Es ist dabei zu scheiden zwischen beschrankten Bahnübergängen und solchen, die unbewacht sind. An letztere ist mit äußerster Vorsicht und Langsamkeit heranzufahren und der Führer hat jede Möglichkeit auszunutzen und rechtzeitig nach beiden Seiten Umschau zu halten, ob kein Zug naht [117]). Inwieweit an den Kraftfahrer auch an bewachten Uebergängen erhöhte Sorgfaltsanforderungen gestellt werden dürfen, ist bestritten. Das Reichsgericht hat in seiner ständigen Rechtsprechung sich auf den Standpunkt gestellt, daß der Kraftfahrer auch bei geöffneten Schranken noch auf etwa herannahende Züge besonders aufzupassen habe (RG vom 24. 10. 29 3 D 626/29, 22. 9. 30 3 D 290/30, weniger streng allerdings RG vom 18. 6. 31 2 D 152/31, 21. 10. 37 in JW 38, 31) [118]). Diese Ansicht wird heute in der Lehre vielfach angefeindet. Fordert Messer, „daß Bahnschranken als eine Art ‚Verkehrszeichen' anzusehen sind und daß der Fahrzeugführer bei geöffneten Schranken darauf vertrauen dürfe, daß der Weg frei sei" (JW 37, 2566), so meint Petersen, „daß geöffnete Schranken anzeigen, daß kein unnormaler Zustand da, also kein Zug im Herannahen" (JW 1938, 31, ähnlicher Meinung Gülde, Kommentar, 2. Auf-

[115]) Vgl. dazu RG vom 11. 3. 38 in VAE 38, 194. Eine Schrecksekunde ist dem Kraftfahrer dann nicht zuzubilligen, wenn er mit Rücksicht auf die Unsicherheit von Verkehrsteilnehmern in der Nähe seiner Fahrbahn zu entsprechender Aufmerksamkeit verpflichtet ist.

[116]) „Ebenso verwirkt derjenige die Zubilligung der Schrecksekunde, der sich in einem seelischen Zustand befindet, in dem er der Verkehrslage erkennbar nicht mehr gewachsen ist, aber trotzdem die Fahrt nicht unterbricht." (München vom 29. 1. 37 in DAR 37, 318.)

[117]) RG vom 15. 3. 27 I D 131/27 vom 28. 6. 28 RdK 1928, 283. 17. 2. 30 in JW 1931, 60, vom 12. 11. 36 in JW 1937, 169, Bayer. ObLG v. 7. 12. 28, JW 1929, 1485, KG v. 8. 6. 32 in JW 32, 3724 u. Breslau v. 21. 10. 35 in VAE 1936, 324.

[118]) Keine Gültigkeit besitzt heute natürlich mehr die alte Rechtsprechung, wonach der Kraftfahrer bei geöffneter Schranke nötigenfalls abzusteigen hatte, um nach einem etwa nahenden Zuge Umschau zu halten.

lage, S. 140, Fritsch, Deutsche Justiz 1938, S. 117, a. A. allerdings Innerlohner, DAR 38, Sp. 137 und Abitz-Schultze in VAE 38, S. 263). Endlich noch die Ansicht des KG: „offene Schranke bedeutet ungehinderte Ueberfahrt. Auf die Möglichkeit des Schließens der Schranke vor der Ueberfahrt muß die Geschwindigkeit rechtzeitig eingestellt werden" (Urteil vom 3. 2. 38 in VAE 38/308).

§ 9 Satz 3 schreibt ferner vor, daß beim Einbiegen in Hauptstraßen oder Ueberqueren derselben mäßige Geschwindigkeit einzuhalten ist (dazu RG vom 15. 5. 29 in VR 29, 465 und Dresden vom 4. 12. 36 in VAE 37, 125). Diese Verpflichtung gilt schlechthin und muß in jedem Fall also auch dann erfüllt werden, wenn andere Verkehrsteilnehmer auf der Hauptstraße nicht wahrnehmbar oder vorhanden sind. (Merke jedoch, der Verkehr darf durch Einbiegen soweit gehindert werden, als dies unvermeidbar ist. § 1 StVO RG vom 23. 7. 37 JW 1938, 2703.) Mäßige Geschwindigkeit bedeutet im Sinne von § 9, 1 Satz sofortiges Anhaltenkönnen.

Weiterhin fordert § 9 II das Einhalten einer mäßigen Geschwindigkeit beim Vorbeifahren an Haltestellen von Schienenfahrzeugen [119]). Dies kommt jedoch nur in Betracht, wenn Fahrgäste tatsächlich ein- oder aussteigen oder nicht etwa zu diesem Zwecke Schutzinseln auf der Fahrbahn vorgesehen sind (RG vom 11. 6. 37 VAE 37, S. 416). Im letzteren Falle besteht nur dann eine Pflicht zum Langsamfahren oder Anhalten, wenn infolge eines zu geringen Zwischenraumes zwischen der Fahrbahn und dem Kraftfahrzeug eine Gefährdung für die Fahrgäste besteht (KG vom 8. 9. 29, Goldt. 74, 162, Breslau vom 4. 6. 35 in HRR 1936, Nr. 243). Für die Bemessung des Zwischenraumes ist nicht nur die Straßenbreite an der Haltestelle in Betracht zu ziehen, sondern der ganze Ueberholungsweg (Bayer. ObLG vom 17. 1. 30 JW 30, 2878). Haltestelle selbst ist die Straßenstelle in der ganzen Länge des haltenden Straßenbahnzuges (Bayer. ObLG vom 4. 4. 33 in GRZ 1933 RSpr. 437).

Es sei noch erwähnt, daß die hier in Abschnitt VII aufgeführten Entscheidungen sich nur auf die Fahrzeuge beziehen, zu deren Führung ein Führerschein der Klasse 1, 2 oder 3 (siehe § 5 StZVO) benötigt wird. Fahrzeuge der Klasse 4 oder solche mit 8 bzw. 16 Stkm Höchstgeschwindigkeit je nach der Art ihrer Lauffläche (siehe § 36 V StZVO) müssen teilweise abweichender rechtlicher Beurteilung unterstehen.

---

[119]) Dazu Entscheidung des KG vom 29. 6. 36 in VAE 36, 519, Dresden vom 16. 4. 34 in VAE 34, 355.